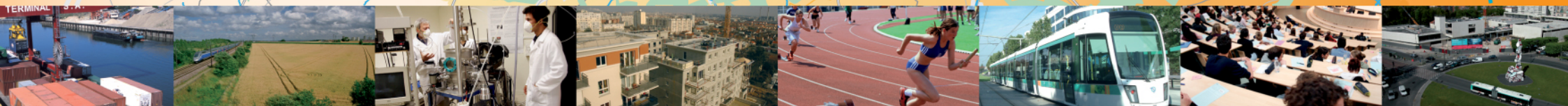


**Projet adopté**

par délibération  
du Conseil régional  
le 25 septembre 2008

# Schéma directeur de la région Île-de-France

**RAPPORT**



# la Région





*«Il y a un autre monde mais il est dans celui-ci.»*

**Paul Éluard**



# SOMMAIRE

INTRODUCTION .....	p. 7
--------------------	------

PRÉAMBULE .....	p. 11
-----------------	-------

Évolution du contexte juridique .....	p. 13
Modalités de revision du SDRIF et démarche de concertation .....	p. 15
Guide de lecture .....	p. 19

<b>1. LES DÉFIS POUR UNE ÎLE-DE-FRANCE DURABLE .....</b>	<b>p. 23</b>
--	--------------

<b>L'Île-de-France dans le contexte national, européen et mondial .....</b>	<b>p. 25</b>
Métropole mondiale .....	p. 25
Construction européenne .....	p. 25
Solidarité interrégionale .....	p. 25

<b>1.1 Favoriser l'égalité sociale et territoriale et améliorer la cohésion sociale : vers une région plus solidaire .....</b>	<b>p. 29</b>
Réduire les inégalités sociales et territoriales et garantir la cohésion .....	p. 30
Améliorer les conditions de vie et la qualité de l'offre urbaine .....	p. 31
Garantir l'accessibilité aux besoins fondamentaux .....	p. 31
Garantir les conditions de la solidarité .....	p. 32

<b>1.2 Anticiper et répondre aux mutations ou crises majeures, liées notamment au changement climatique et au renchérissement des énergies fossiles .....</b>	<b>p. 35</b>
Contribuer à l'effort international de division par quatre des émissions de gaz à effet de serre (GES) : une région responsable .....	p. 37
Réduire la vulnérabilité au renchérissement des énergies fossiles : une région anticipatrice .....	p. 38
Contribuer à réduire la vulnérabilité de la ville et des écosystèmes régionaux face au changement climatique : une région robuste .....	p. 38
Une réponse globale : la ville compacte économe en ressources, particulièrement en espace et en énergie .....	p. 39

<b>1.3 Développer une Île-de-France dynamique maintenant son rayonnement mondial .....</b>	<b>p. 41</b>
Anticiper les mutations économiques par une stratégie territoriale .....	p. 41
Consolider un ensemble de pôles économiques forts, clairement identifiés et attractifs à l'international .....	p. 42
Structurer l'espace francilien autour des territoires moteurs de développement économique .....	p. 42
Encourager l'émergence de filières participant à l'excellence francilienne et contribuant à la diversité des emplois .....	p. 43

<b>2. LES OBJECTIFS ET ORIENTATIONS POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'ÎLE-DE-FRANCE .....</b>	<b>p. 45</b>
--	--------------

<b>2.1 Viser 60 000 logements par an pour offrir un logement à tous les Franciliennes et Franciliens .....</b>	<b>p. 47</b>
Construire 1,5 million de logements pour répondre à l'ampleur des besoins .....	p. 47
Rééquilibrer la géographie du logement pour réduire les inégalités territoriales .....	p. 49
Diversifier l'offre de logement et fluidifier les parcours résidentiels .....	p. 53
Améliorer la qualité et la pérennité du parc existant .....	p. 55

<b>2.2 Accueillir l'emploi et stimuler l'activité économique, garantir le rayonnement international</b>	p. 57
Créer les conditions d'une attractivité globale du XXI <sup>e</sup> siècle	p. 57
Valoriser et renforcer les atouts du développement économique	p. 58
Accompagner la structuration du système productif par une stratégie régionale d'aménagement	p. 59
Conforter l'attractivité et la complémentarité des pôles d'affaires	p. 60
Affirmer une stratégie d'offre territoriale pour la recherche, l'innovation et l'enseignement supérieur	p. 63
Favoriser la diversité de l'emploi par une offre renouvelée de locaux et d'emprises d'activités	p. 67
Accompagner le maintien et le développement du secteur agricole	p. 68
<b>2.3 Promouvoir une nouvelle approche stratégique des transports au service du projet spatial régional</b>	p. 71
Renforcer l'accessibilité nationale et internationale de la région Île-de-France	p. 73
Rendre les transports collectifs plus performants et mieux maillés au niveau régional, plus présents et structurés au niveau local	p. 77
Optimiser le fonctionnement des réseaux routiers complétés	p. 83
Améliorer les conditions d'utilisation des modes doux, marche et vélo	p. 87
Préserver et développer le potentiel de fonctionnement multimodal du transport de marchandises et de la logistique	p. 89
<b>2.4 Préserver, restaurer, valoriser les ressources naturelles et permettre l'accès à un environnement de qualité</b>	p. 93
Structurer un système régional des espaces ouverts	p. 93
Valoriser les espaces agricoles, boisés et naturels	p. 93
Préserver et développer les continuités et les réseaux écologiques	p. 96
Gérer durablement les écosystèmes et les ressources naturelles	p. 99
Réduire les inégalités environnementales, la vulnérabilité aux risques et l'exposition aux nuisances	p. 108
Préserver, créer et gérer les paysages et le patrimoine pour l'attractivité, l'identité et la qualité de vie	p. 117
<b>2.5 Doter la métropole d'équipements et de services de qualité</b>	p. 121
Développer et hiérarchiser les équipements et les services dans la perspective d'un aménagement durable	p. 121
Du haut débit au très haut débit numérique	p. 123
Commerce	p. 125
Déchets	p. 126
Sport	p. 126

Tourisme et loisirs	p. 128
Culture	p. 129
Santé et social	p. 130

<b>Récapitulatif des orientations du chapitre 2</b>	p. 133
---	--------

## 3. LE PROJET ET LES ORIENTATIONS POUR L'AMÉNAGEMENT DE L'ÎLE-DE-FRANCE

<b>3.1 Le projet spatial régional : une agglomération régionale aux territoires solidaires</b>	p. 149
Un cœur d'agglomération mieux structuré et desservi	p. 149
L'agglomération centrale et ses polarités : équilibres et fonctions métropolitaines	p. 155
De grands territoires hors agglomération centrale à la qualité de vie et aux dynamiques propres renforcées	p. 158
Le fleuve, élément fédérateur du projet spatial régional	p. 161
Les hypothèses quantitatives du projet spatial régional	p. 165
<b>3.2 La géographie stratégique et prioritaire</b>	p. 169
Les territoires stratégiques	p. 169
Les sites prioritaires	p. 171
<b>3.3 Les orientations d'aménagement pour la mise en œuvre du SDRIF</b>	p. 173
Les espaces urbanisés	p. 174
Les espaces d'urbanisation	p. 175
<i>Les espaces d'urbanisation cartographiés</i>	p. 175
<i>Les espaces d'urbanisation non cartographiés</i>	p. 179
Les infrastructures de transport	p. 181
Les aéroports et aérodromes	p. 181
Les espaces à vocation naturelle	p. 181
Le fleuve et les espaces en eau	p. 185

## 4. LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET ..... p. 187

<b>4.1 Les faisceaux : une déclinaison du projet à mettre en oeuvre par grands territoires de solidarité</b> .....	p.189
Le faisceau Ouest .....	p. 190
Le faisceau Nord .....	p. 194
Le faisceau Est .....	p. 197
Le faisceau Sud-Est .....	p. 201
Le faisceau Sud .....	p. 205
<b>4.2 Les politiques partenariales de mise en oeuvre</b> .....	p. 209
Ancrer le partenariat entre la Région, l'État, les collectivités franciliennes et du Bassin parisien .....	p. 209
Articuler les documents, mobiliser et développer les outils nécessaires .....	p. 211
Mettre l'action foncière au cœur des politiques d'aménagement et de transports .....	p. 213
Accompagner la mise en oeuvre du SDRIF par les territoires .....	p. 214
Assurer l'appropriation du SDRIF par les acteurs de l'aménagement .....	p. 216

## 5. LE SUIVI ET L'ÉVALUATION : UNE MAÎTRISE DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET ..... p. 219

<b>5.1 Un dispositif d'évaluation partenariale</b> .....	p. 221
<b>5.2 Une approche très large et des critères multiples</b> .....	p. 221
Approche large .....	p. 221
Critères d'évaluation et éléments de contexte .....	p. 222
<b>5.3 Une démarche devant associer les Franciliennes et les Franciliens</b> .....	p. 223

## ANNEXE

<b>L'Île-de-France en 2005 : portrait chiffré</b> .....	p. 225
---	--------

## INDEX ..... p. 237

<b>Sigles</b> .....	p. 238
<b>Définitions</b> .....	p. 241
<b>Table des illustrations</b> .....	p. 242





## Introduction

La révision du Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) est un acte majeur : la Région définit, en association avec l'État, le projet à long terme de la métropole francilienne.

Après avoir établi un bilan du SDRIF de 1994 (octobre 2004), défini des premiers éléments d'orientation (communication de mai 2005), engagé un très large processus d'échanges et de débats, adopté une Vision régionale (juin 2006), arrêté le projet de SDRIF (février 2007), l'avoir soumis à l'avis de ses partenaires (juin-juillet 2007) et à enquête publique (novembre-décembre 2007), le Conseil régional a adopté le projet de SDRIF le 25 septembre 2008.

Il est le fruit d'une intense mobilisation des partenaires de la Région et des fortes convergences dans les choix et stratégies nécessaires à l'aménagement du territoire régional. Transversal par nature, le schéma se situe au croisement de différents regards : c'est avec le Conseil économique et social régional (CESR), les Conseils généraux, les communes et leurs groupements, les chambres consulaires, les entreprises, les syndicats, les associations et les citoyens qu'il s'agit de construire l'Île-de-France de demain. Le SDRIF n'est cependant pas une synthèse des projets et propositions des collectivités et acteurs d'Île-de-France, il constitue un projet stratégique et partagé, et un cadre concret pour l'aménagement du territoire régional en lien avec le Bassin parisien.

Le SDRIF dessine une région socialement équitable, économiquement ambitieuse et écologiquement durable et crée les conditions d'un rayonnement global de l'Île-de-France, en réponse aux défis du XXI<sup>e</sup> siècle. L'avenir de l'Île-de-France ne se joue pas seulement au sein des frontières régionales : il est conçu dans une logique d'ensemble, à commencer par la place et le rôle de la région dans le Bassin parisien, en Europe et dans le monde.

Le SDRIF s'attache à développer la solidarité territoriale, la sécurité environnementale et l'efficacité économique ainsi que la maîtrise des mobilités, garantes de la qualité de vie de ses habitants comme de son

rayonnement international. Sans cette recherche d'une meilleure cohésion et la mise en œuvre de moyens pour y parvenir, sans développement des conditions d'une adaptation résolue aux transformations du monde, aucun effort de développement de l'Île-de-France ni de maintien de son rayonnement mondial ne portera réellement ses fruits.

L'équité entre les territoires est l'axe majeur du SDRIF. Les questions d'attractivité et de rayonnement y sont centrales. Elles s'appuient sur la diversité du potentiel économique de la région, sur la recherche et l'innovation, sur le développement des infrastructures de transports collectifs, sur la qualité des grands équipements et des services, sur l'identité culturelle et sociale de l'Île-de-France. La qualité de vie, la protection de l'environnement, la valorisation des ressources naturelles y contribuent de manière essentielle.

Définir la destination des territoires en Île-de-France d'ici à 2030 est complexe. Cela exige d'intégrer tous les éléments qui font la vie quotidienne de chacune et de chacun : le logement, les services, les déplacements, l'activité, les loisirs, la qualité de l'air, l'accès aux espaces naturels. Cela conduit à anticiper le visage nouveau de la métropole, l'organisation hiérarchisée des pôles urbains ainsi que la destination des espaces ouverts franciliens.

C'est à la lumière de cette dimension de proximité qu'ont été définis les grands objectifs et les orientations fondamentales du schéma : une complète rupture en matière d'urbanisme pour une ville dense et économe en énergie, une réponse ambitieuse à la crise du logement, des choix historiques en matière de transports collectifs pour une nouvelle politique du système régional de transports, une approche renouvelée du développement économique et de l'innovation, des investissements dans de grands pôles d'activités et d'emplois, l'accès à la formation, à la santé pour tous les territoires de la région, la préservation et la valorisation d'un environnement de qualité, garant de la santé des populations comme de l'aménité des lieux de vie, enfin le réinvestissement de la Seine et de ses potentialités. Ces enjeux, ces orientations et la manière dont ils seront mis en œuvre à travers des choix stratégiques et un projet spatial régional, constituent le cœur du SDRIF.

En lien avec les politiques de l'État, il reviendra à chaque collectivité de se saisir des objectifs et orientations du schéma, pour lequel est créée une conférence territoriale régionale, associant l'ensemble des territoires franciliens, du cœur de l'agglomération aux territoires interrégionaux, des pôles de dynamisme aux secteurs encore fragiles de l'agglomération, des territoires urbains aux espaces ruraux.

### **Les trois défis et les cinq objectifs pour un développement durable**

Visant la robustesse, la qualité de vie et la cohésion régionales, le SDRIF fixe trois défis majeurs, transversaux à ses orientations, et cinq objectifs fondamentaux pour un développement durable de l'Île-de-France. Ils correspondent à la fois aux enjeux de proximité et à ceux liés aux effets de la mondialisation et du changement climatique.

Les trois défis sont de :

- ▶ favoriser l'égalité sociale et territoriale et améliorer la cohésion sociale ;
- ▶ anticiper et répondre aux mutations ou crises majeures, liées notamment au changement climatique et au renchérissement des énergies fossiles ;
- ▶ développer une Île-de-France dynamique maintenant son rayonnement mondial.

Les cinq objectifs qui répondent à ces défis visent à :

- ▶ offrir un logement à tous les Franciliennes et Franciliens, avec un objectif central : construire 60 000 logements par an pendant 25 ans et viser un taux de 30 % de logement locatif social à terme ;
- ▶ accueillir l'emploi et stimuler l'activité économique, garantir le rayonnement international ;
- ▶ promouvoir une nouvelle approche stratégique de transports au service du projet régional ;
- ▶ préserver, restaurer, valoriser les ressources naturelles et permettre l'accès à un environnement de qualité ;
- ▶ doter la métropole d'équipements et de services de qualité.

Il s'agit de répondre aux enjeux franciliens, tout particulièrement en mettant l'accent sur la question du logement, condition de base du

développement durable et en souhaitant créer la première Eco-région d'Europe, ce qui conduit aussi à gérer toutes les dimensions de la solidarité à l'intérieur même du territoire régional et en relation avec le Bassin parisien.

### **Le projet spatial régional**

A ces objectifs correspond une ambition spatiale visant une meilleure organisation et une réelle solidarité territoriale de la métropole francilienne.

L'agglomération centrale, y compris son cœur, s'est élargie. Les synergies avec l'ensemble des territoires interrégionaux, et au-delà ceux du Bassin parisien, se sont renforcées. La poursuite du polycentrisme, inscrit dans les schémas directeurs précédents, doit désormais se faire sous une forme plus compacte, au sein de bassins de vie mieux hiérarchisés autour des pôles urbains, et favorisant la protection et la mise en valeur des espaces forestiers, naturels et agricoles. C'est l'opportunité de créer une ville plus vivante, plus agréable, plus diverse, plus accessible pour tous.

Les principes de localisation de l'urbanisation nouvelle sont désormais fondés sur des objectifs de développement durable en vue de limiter les consommations énergétiques et les consommations d'espace pour une meilleure efficacité du système interne de la métropole. Il s'agit de limiter les déplacements automobiles et les extensions urbaines, en faveur d'une ville compacte.

L'accent est mis sur la densification des espaces urbains existants et la mutation des friches. La priorité à donner aux aménagements des espaces les mieux desservis est affirmée. Le principe d'intensification urbaine qui s'appuie notamment sur la densification, la compacité et l'accessibilité, guide l'ensemble de la démarche du SDRIF. Il lie étroitement urbanisation, services, activités et emplois ainsi que transports collectifs.

Le projet spatial régional vise enfin à mieux articuler les différentes échelles de l'aménagement, de la ville du quotidien à l'organisation polycentrique d'une métropole mondiale. Il intègre, dans une bonne cohérence, les impératifs du développement urbain avec l'organisation optimisée du système de transports, la préservation et la valorisation des ressources et des espaces naturels, la prise en compte des risques.

Le fleuve, élément fédérateur du projet spatial régional, a un rôle majeur. Il allie toutes les dimensions du développement durable et de l'aménagement du territoire, de la prise en compte de ce vaste écosystème à celle d'un développement économique soucieux des problèmes énergétiques, en mettant en avant des atouts de réouverture sur la ville et de promotion du tourisme.

### **La géographie stratégique et prioritaire**

La géographie stratégique et prioritaire identifie les espaces sur lesquels il est nécessaire de garantir une grande cohérence dans l'action et de focaliser les moyens pour concrétiser le projet spatial régional.

La mise en œuvre du SDRIF fait appel à deux géographies : celle des territoires stratégiques qui ont, ou doivent avoir, un rôle moteur et structurant pour répondre aux défis qui se posent à l'Île-de-France, celle des sites prioritaires concernés de façon particulièrement forte par les enjeux de rééquilibrage, de réduction des inégalités et de cohésion sociale.

### **Les faisceaux, un cadre de dialogue et de coordination stratégique**

La mise en œuvre mais aussi le suivi et l'évaluation du Schéma directeur doivent se faire dans le cadre d'un dialogue qui implique tous les acteurs en prenant en compte les dynamiques et les cohérences développées à l'échelle des territoires institutionnels qui composent l'Île-de-France. L'étendue de la métropole francilienne et son organisation complexe incitent à mettre en place un dialogue proche des réalités quotidiennes des Franciliens et des Franciliennes et de leur pratique de l'espace régional.

Cinq grands faisceaux, de plus de 4 millions d'habitants chacun - Paris étant compris dans chaque faisceau - sont proposés : le faisceau Ouest, le faisceau Nord, le faisceau Est, le faisceau Sud-Est et le faisceau Sud. Chacun de ces faisceaux, façonné par les mobilités et les liens fonctionnels, associe de multiples bassins de vie et comprend, pour partie, Paris et le cœur d'agglomération, des territoires de l'agglomération centrale et au-delà. Il s'agit ainsi de favoriser les solidarités entre l'agglomération, la ceinture verte, les espaces interrégionaux, voire les régions limitrophes.

Ces faisceaux doivent permettre de valoriser les solidarités et les complémentarités interrégionales qui se jouent au-delà des limites de l'Île-de-France, le long des grands corridors de communication, à l'échelle du Bassin Parisien et au-delà, autour d'un certain nombre de thèmes privilégiés tels que la gestion des échanges, les synergies économiques et la maîtrise des enjeux environnementaux.



# Préambule

- Évolution du contexte juridique..... p. 13
- Modalités de révision du SDRIF et démarche de concertation..... p. 15
- Guide de lecture..... p. 19

### **Article L. 141-1 du code de l'urbanisme**

La région d'Île-de-France élabore en association avec l'État un Schéma directeur portant sur l'ensemble de cette région.

Le Schéma directeur de la région d'Île-de-France a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de cette région. Il précise les moyens à mettre en œuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région, coordonner l'offre de déplacement et préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région.

Les dispositions de l'alinéa précédent prennent effet à la première révision du Schéma directeur de la région d'Île-de-France selon les modalités prévues au huitième alinéa du présent article suivant la promulgation de la loi n° 99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire.

Le Schéma directeur de la région d'Île-de-France doit respecter les règles générales d'aménagement et d'urbanisme à caractère obligatoire prévues au présent livre ainsi que les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols et les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de projets d'intérêt général relevant de l'État et d'opérations d'intérêt national. Il doit également prendre en compte les orientations des schémas des services collectifs institués à l'article 2 de la loi n° 95-115 du 4 février

1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire et les schémas sectoriels institués par le chapitre V du titre Ier de la même loi. Ce schéma détermine notamment la destination générale de différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements. Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques.

Pour l'élaboration de ce schéma, le Conseil régional recueille les propositions des Conseils généraux des départements intéressés, du Conseil économique et social régional et des chambres consulaires. A l'issue de cette élaboration, le projet leur est soumis pour avis.

Avant son adoption par le Conseil régional, le projet de Schéma directeur, assorti de l'avis des Conseils généraux intéressés, du Conseil économique et social régional et des chambres consulaires, est soumis à enquête publique.

Le Schéma directeur est approuvé par décret en Conseil d'État. L'initiative de l'élaboration du Schéma directeur appartient soit à la région, soit à l'État.

La procédure de révision du Schéma directeur est ouverte par un décret en Conseil d'État, qui détermine l'objet de la révision. Cette dernière est effectuée par la région d'Île-de-France, en association

avec l'État, selon les règles fixées aux quatrième et cinquième alinéas du présent article. Elle est approuvée par décret en Conseil d'État.

Si la procédure de révision du Schéma directeur de la région d'Île-de-France n'a pas abouti dans un délai d'un an à compter de la demande adressée au Président du Conseil régional par le représentant de l'État pour assurer sa conformité aux règles prévues au deuxième alinéa du présent article, il y est procédé par décret en Conseil d'État. Toutefois, en cas d'urgence constatée par décret en conseil des ministres, il y est procédé sans délai par décret en Conseil d'État.

Au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter du décret approuvant le Schéma directeur de la région d'Île-de-France, la région procède à une analyse des résultats de son application, notamment du point de vue de l'environnement.

Le Schéma directeur de la région d'Île-de-France a les mêmes effets que les directives territoriales d'aménagement définies en application de l'article L. 111-1-1. Il doit être compatible avec ces directives lorsqu'elles s'appliquent sur tout ou partie du territoire régional. En outre, il tient lieu de schéma régional au sens de l'article 34 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'État.

## Évolution du contexte juridique

Le principe de l'élaboration d'un Schéma directeur couvrant l'ensemble du territoire régional est inscrit dans l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme.

Depuis la révision du Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) approuvée par le décret du 26 avril 1994, le cadre juridique de l'aménagement et du développement régional a été profondément réformé. Certaines de ces évolutions sont le reflet d'une nouvelle conception de l'aménagement qui concerne également le SDRIF :

- ▶ la loi n°95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire a donné compétence à la Région pour réviser le SDRIF en association avec l'État et a précisé le contenu du SDRIF ;
- ▶ la loi n°99-533 du 25 juin 1999 a complété la loi du 4 février 1995 en ajoutant un objectif de développement durable au Schéma directeur de la région Île-de-France ;
- ▶ la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales soumet le SDRIF à enquête publique ;
- ▶ la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes transposée par l'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004 prévoit notamment que le SDRIF comporte une évaluation environnementale de ses orientations (article R. 141-1 du code de l'urbanisme).

### Révision et mise œuvre du SDRIF : des compétences partagées

Conformément à la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995, qui a modifié les dispositions de l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme, la Région a initié la révision du SDRIF par la délibération du 24 juin 2004 et conduit les travaux jusqu'à l'adoption du document par la délibération du 25 septembre 2008. Il ne s'agit toutefois pas d'une compétence pleinement dévolue à la Région. En effet, la procédure a été ouverte par un décret en Conseil d'État le 31 août 2005 et l'opposabilité du SDRIF est conditionnée à son approbation par un décret en Conseil d'État.

L'État a été étroitement associé à la révision dans le cadre du comité de pilotage, du comité technique et des différents groupes d'experts.

Conformément à l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme, le CESR, les Conseils généraux et les chambres consulaires ont été invités à formuler leurs propositions à différentes étapes des travaux, par courrier du Président du Conseil régional en date du 10 juillet 2006. Le projet arrêté le 15 février 2007 leur a ensuite été soumis pour avis, ainsi qu'au ministère en charge de l'environnement, avant d'être soumis à enquête publique accompagné des avis des personnes publiques susmentionnées. Il a ensuite été adopté par le Conseil régional lors de la séance plénière du 25 septembre 2008, puis transmis à l'État pour approbation par décret en Conseil d'État.

L'État sera garant de la mise en œuvre du SDRIF au travers du porter à connaissance qu'il adressera aux communes et à leurs groupements lors de l'élaboration ou la révision des documents d'urbanisme locaux, de son association à ces procédures, du contrôle de légalité, et de la délivrance des agréments.

La Région veillera à la prise en compte des orientations du SDRIF par le biais de son association à l'élaboration ou la révision des documents d'urbanisme locaux, et notamment de son avis consultatif sur les projets arrêtés.

### Le SDRIF : un document au cœur d'un système de planification

Document d'urbanisme d'échelle régionale, le SDRIF s'inscrit dans la hiérarchie des normes d'urbanisme. Il s'impose donc à certains documents, mais doit également respecter différentes dispositions.

- ▶ Les dispositions s'imposant au SDRIF :  
Le SDRIF doit respecter les principes généraux des articles L. 110 et L. 121-1 du code de l'urbanisme (principe d'équilibre, de mixité sociale et fonctionnelle, protection et valorisation de l'environnement), les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols et les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de projets d'intérêt général relevant de l'État et d'opérations d'intérêt national. A cet effet, en mai 2006 et en octobre 2006, l'État a transmis au Conseil régional les « prescriptions relatives aux servitudes d'utilité publique, aux

projets d'intérêt général (PIG) et aux opérations d'intérêt national (OIN) et les éléments relatifs aux projets d'infrastructure relevant de la compétence de l'État ».

Le SDRIF doit être compatible avec les directives territoriales d'aménagement (DTA). En 2008, il n'en existe pas en Île-de-France, mais si l'État venait à en élaborer sur tout ou partie du territoire régional, le SDRIF devrait, si nécessaire, être modifié ou révisé pour être mis en compatibilité avec les dispositions de ces documents.

Le SDRIF doit également prendre en compte les schémas de services collectifs (enseignement supérieur et recherche, culture, santé, information et communication, énergie, espaces naturels et ruraux, sport ; les schémas multimodaux de services collectifs de transports ont été supprimés) publiés par décret du 18 avril 2002.

En vertu de l'article L. 333-1 du code de l'environnement, les documents d'urbanisme doivent être compatibles avec les orientations et les mesures des chartes des parcs naturels régionaux. Or, le Conseil d'État (avis du 21 octobre 1997) a estimé que le SDRIF est un document d'urbanisme.

- Les documents de planification et décisions devant être compatibles avec le SDRIF et permettant sa mise en œuvre :
  - le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) ;
  - le Schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT), devra respecter les orientations retenues par le SDRIF et le PDUIF ;

- les schémas de cohérence territoriale (SCOT) et, en leur absence, les plans locaux d'urbanisme (PLU) ou les documents d'urbanisme locaux en tenant lieu, doivent être compatibles avec les dispositions du SDRIF qui produit les mêmes effets qu'une DTA ;
- les décisions d'agrément pour la construction et l'extension de locaux ou installations affectés à des activités industrielles, commerciales, professionnelles, techniques, d'enseignement ou de recherche ;
- les déclarations d'utilité publique (DUP) et déclarations de projet (cf. art L. 141-1-2).

Pour être compatibles, les documents ou décisions concernés doivent « permettre la réalisation des objectifs et options que le SDRIF a retenus pour la période d'application » desdits documents ou décisions et « ne pas compromettre la réalisation des objectifs et options retenus pour une phase ultérieure ». Ce rapport de compatibilité « doit être regardé comme s'appliquant aux options fondamentales et aux objectifs essentiels de l'aménagement et du développement par lesquels s'exprime la cohérence globale des orientations du SDRIF » (Avis CE n°349 324 du 05 mars 1991).

En vertu de l'article L. 122-2 du code de l'urbanisme, le SDRIF a valeur de SCOT pour l'application du principe de constructibilité limitée. Ainsi, en Île-de-France, les communes non couvertes par un SCOT ne sont pas soumises à ce principe.

### **Le contenu du SDRIF**

De nouvelles préoccupations ont été assignées au SDRIF. Celui-ci doit notamment respecter les principes généraux du développement durable, les principes généraux des articles L. 110 et L. 121-1 du code de l'urbanisme : équilibre entre renouvellement urbain et ouverture à l'urbanisation des espaces nécessaires pour répondre aux besoins en matière de logements et d'activités, et valorisation des espaces naturels, mixité fonctionnelle et sociale, préservation de l'environnement et lutte contre les nuisances et les pollutions.

En outre, l'évaluation environnementale, partie intégrante du SDRIF comme le prévoit l'article R. 141-1 du code de l'urbanisme, a contribué à mettre le cadre de vie et l'environnement au cœur des réflexions. Cette obligation nouvelle est l'occasion d'offrir un outil pédagogique pour sensibiliser les Franciliennes et Franciliens aux défis du développement durable.



## Modalités de révision du SDRIF et démarche de concertation

Les évolutions institutionnelles, économiques, sociales et politiques intervenues depuis l'approbation du Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) en 1994, ont justifié sa mise en révision. Dès 2002 et jusqu'en 2004, la Région Île-de-France a initié un certain nombre de réflexions et mené des travaux préliminaires à cette mise en révision. Les commissions de l'Aménagement du territoire, de la Politique de la Ville et Sécurité, ainsi que du Logement et de l'Action foncière du Conseil régional ont procédé à des auditions. Le Président a présenté une communication portant sur un nouveau Schéma directeur de la région Île-de-France. Six forums techniques, organisés avec l'appui de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France (IAURIF), ont permis d'identifier les dynamiques à l'œuvre. Un bilan du SDRIF de 1994 a été réalisé conjointement par le Conseil régional, l'État et le Conseil économique et social régional (CESR) constatant les écarts entre les objectifs définis et la réalité observée.

Par délibération du 24 juin 2004, le Président du Conseil régional a été mandaté par l'assemblée régionale pour demander l'ouverture de la procédure de révision du SDRIF et pour définir et organiser les démarches nécessaires d'association et de partenariat des insti-

tutionnels et de la population. Celles-ci, ainsi que le dispositif de révision du SDRIF, ont été rendus publics lors du colloque d'Aubervilliers, le 21 octobre 2004.

Le Gouvernement a donné mandat le 14 septembre 2005 au Préfet de région pour le représenter dans la conduite de cette révision. Il demande à la Région de veiller à ce que les modalités du pilotage soient en cohérence avec le principe de l'association de l'État et à ce que le schéma prenne en compte les enjeux supra-régionaux et les compétences propres de l'État.

La Région Île-de-France a mené l'exercice en association avec l'État et en partenariat étroit avec le (CESR) au sein du comité de pilotage. Elle a recherché la plus large concertation possible avec les collectivités territoriales, les partenaires socio-économiques et les acteurs associatifs.

### Les modalités de pilotage de la révision du SDRIF

Présidé par le Président de la Région Île-de-France, le comité de pilotage a associé le Préfet de région, le Président du CESR et la Vice-Présidente chargée de l'aménagement. Il a eu pour mission d'arrêter les options politiques et de valider l'avancée de la démarche.

Il a siégé également, à chaque grande étape, en formation élargie aux Présidents des Conseils généraux, chambres consulaires et à l'Association des maires d'Île-de-France (AMIF). Les décisions du comité de pilotage ont été préparées et mises en œuvre par le comité

technique du SDRIF qui réunissait la Direction générale des services et les services techniques du Conseil régional (maîtrise d'ouvrage déléguée), le Directeur régional de l'équipement et ses représentants techniques, le CESR et l'IAU Île-de-France - Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France - (maîtrise d'œuvre).

Pour l'accompagner dans ses réflexions, le comité technique a souhaité s'appuyer sur des groupes d'experts : transport et mobilité, démographie, foncier, logement, développement économique, formation, enseignement supérieur et recherche, environnement. Un rôle plus transversal était attribué au groupe intitulé fond, forme, cohérence et aménagement de l'espace. Ces groupes associaient des experts de l'État, de la Région, du CESR, de l'IAURIF ainsi que d'autres partenaires, publics ou privés. Un groupe a travaillé sur le contenu de l'évaluation environnementale.

### Une large démarche de concertation initiale

La Région a organisé différentes manifestations pour débattre avec ses partenaires afin de construire un projet régional partagé. Forte de ces échanges, la Région a adopté le 23 juin 2006 un premier document de référence : « Une Vision régionale pour l'Île-de-France : les orientations de la Région pour la révision du Schéma directeur ».

### Les ateliers

Dans une perspective de dialogue, trois séries de quatre ateliers thématiques ont été

organisées pour aborder les multiples enjeux de l'aménagement régional :

- ▶ développer l'attractivité de l'Île-de-France et l'insérer dans un espace élargi ;
- ▶ réduire les inégalités sociales et territoriales ;
- ▶ offrir un cadre de vie harmonieux, améliorer le lien social et la qualité de vie ;
- ▶ protéger, restaurer, et valoriser l'environnement et les ressources naturelles.

Ces ateliers, ouverts aux élus, aux acteurs de la société civile, aux associations et aux professionnels de l'aménagement, se sont déroulés en trois phases : bilan et enjeux ; enjeux et orientations ; actions, outils et méthodes.

L'atelier relatif à l'attractivité de l'Île-de-France a participé à une démarche conjointe de concertation pour le SDRIF et le Schéma régional de développement économique (SRDE).

Ces problématiques majeures ont ensuite été déclinées localement dans vingt-six ateliers territoriaux. Ils ont permis de confronter et d'articuler les options stratégiques et techniques régionales aux spécificités de chaque territoire.

Des forums régionaux ont conclu les deux premières étapes de la concertation et ont constitué le cadre de la construction partagée du projet régional. Les résultats de l'ensemble de la concertation et la première version du projet de SDRIF ont été présentés lors des États généraux du SDRIF le 29 novembre 2006.

### **Les conférences élargies**

La Région a réuni une Conférence des intercommunalités le 12 mai 2006, rassemblant les communautés d'agglomération et de communes d'Île-de-France, qui a porté sur la mise en œuvre du SDRIF.

Consciente des enjeux interrégionaux, la Région a invité les Présidents des Conseils régionaux et de CESR du Bassin parisien, le Président de l'Association des villes du grand Bassin parisien et des représentants de l'État à une Conférence interrégionale du Bassin parisien le 22 mai 2006.

### **Les contributions**

Le Conseil régional, en plus des propositions qu'il a recueillies au titre de l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme (des Conseils généraux, du CESR et des chambres consulaires), a également sollicité les contributions des intercommunalités, des associations et des acteurs de la vie économique francilienne.

### **La participation citoyenne**

La Région a également choisi d'associer les Franciliennes et les Franciliens aux travaux de révision du Schéma directeur :

- ▶ une enquête par questionnaire « décidez de votre avenir » a été largement diffusée auprès de la population francilienne en juin et juillet 2006, avec près de 50 000 réponses ;
- ▶ trois conférences de citoyens en septembre et octobre 2006, démarche innovante à l'échelle régionale, ont permis une réflexion prospective sur l'Île-de-France en

2030 telle que la souhaitent ses habitants. A l'issue des débats, les avis des citoyens ont été rendus publics et intégrés aux travaux.

### **Le projet de SDRIF soumis à enquête publique**

Le projet de Schéma directeur de la région Île-de-France a été « arrêté » par délibération du Conseil régional du 15 février 2007.

Il a été transmis à l'État, au Ministère chargé de l'environnement, au CESR, aux Conseils généraux et aux chambres consulaires, qui ont remis leur avis entre le 10 mai et 17 septembre 2007. Ces avis ont traduit des positions différentes, certains approuvant les ambitions régionales, d'autres étant plus réservés.

Le projet, accompagné de ces avis, a ensuite été soumis à enquête publique du 15 octobre au 8 décembre 2007. Ce temps fort de l'élaboration du projet a permis aux Franciliennes et Franciliens de s'exprimer dans les 161 lieux d'enquête répartis sur l'ensemble du territoire régional ou lors des 343 permanences tenues par 19 commissaires enquêteurs. De nombreuses observations, contrastées, ont été inscrites sur les registres et plus de 1 000 courriers ont été adressés au Président de la commission.

A la demande du Président de la commission d'enquête, la Région lui a adressé un mémoire en réponse faisant part de ses commentaires techniques sur les questions, les avis et observations émis par la commission, les personnes publiques et les citoyens. Il y

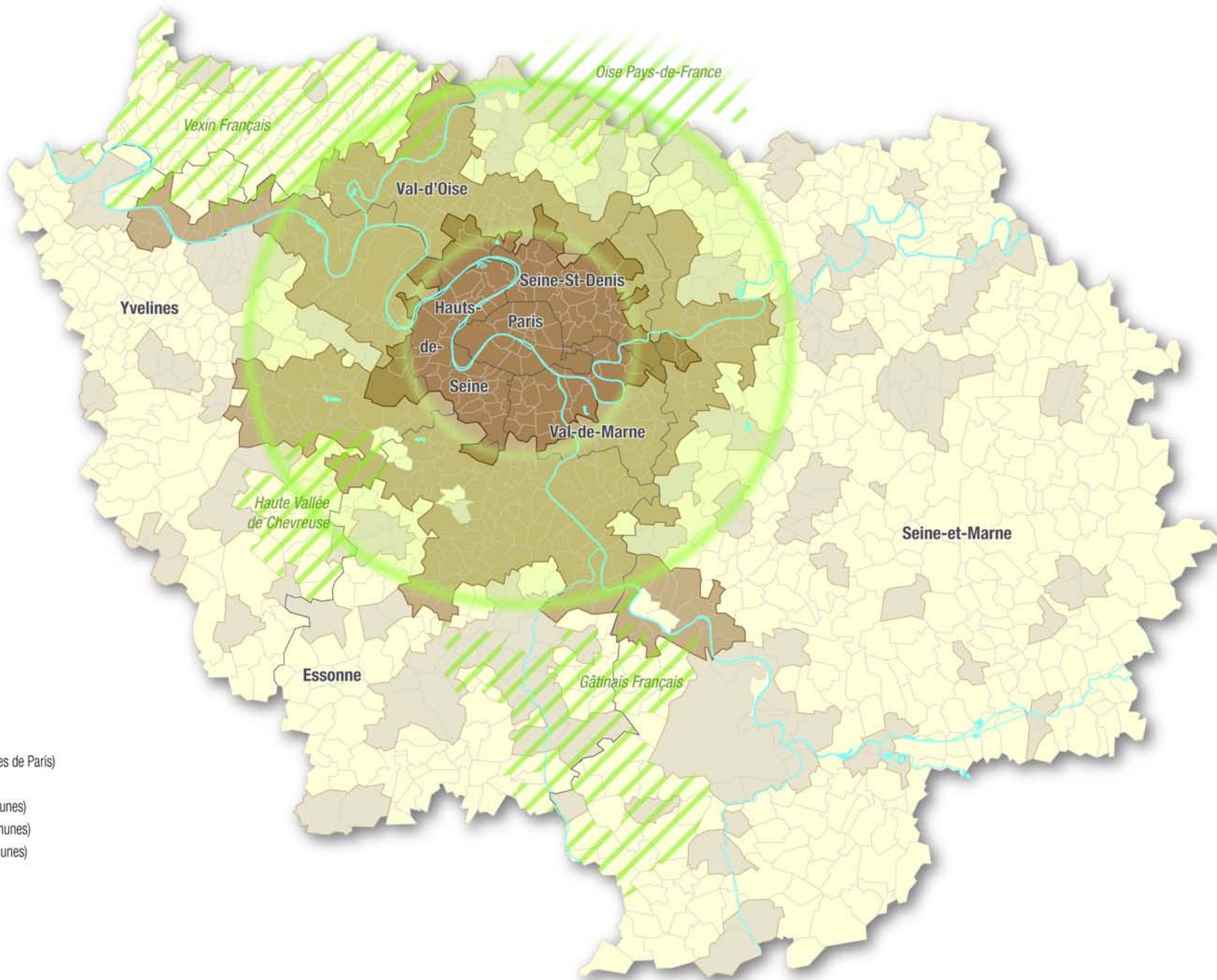
était également fait mention des avancées et des décisions du comité de pilotage d'avril 2008.

Le 11 juin 2008, sur la base de ce mémoire en réponse, la commission d'enquête a donné à l'unanimité de ses membres un avis favorable assorti de quatre réserves et de quinze recommandations sur le projet de SDRIF.

La Région a pris en compte ces différents avis, et a procédé aux ajustements nécessaires en vue de l'adoption du projet.

**Les grandes étapes**

- 25 juin 2004 :** délibération du Conseil régional pour l'ouverture de la mise en révision du SDRIF
- 21 octobre 2004 :** colloque de lancement et publication de : « Éléments pour un bilan du SDRIF de 1994 » ; « Le SDRIF de 1994, quel bilan ? Synthèse des points de vue du Conseil régional, de l'État et du Conseil économique et social régional »
- 26 mai 2005 :** communication du Président du Conseil régional portant sur les premiers éléments d'orientation du nouveau Schéma directeur de la région Île-de-France
- 31 août 2005 :** décret n°2005-1082 ouvrant la procédure de révision du SDRIF
- 13 septembre 2005 :** mandat du Gouvernement au Préfet de région pour la révision du SDRIF
- 14 septembre 2005 :** forum et publication de « Les enjeux à prendre en compte dans la révision du SDRIF, note partagée par le Conseil régional, l'État et le CESR à l'issue de la première phase des ateliers thématiques »
- mai 2005 - juillet 2006 :** ateliers thématiques et territoriaux
- 10 mars 2006 :** forum
- 12 mai 2006 :** conférence des intercommunalités
- 22 mai 2006 :** conférence interrégionale
- 8 juin 2006 :** avis du CESR sur « Une Vision régionale pour l'Île-de-France, les orientations de la Région pour la révision du SDRIF »
- 23 juin 2006 :** délibération du Conseil régional sur « Une Vision régionale pour l'Île-de-France, les orientations de la Région pour la révision du SDRIF »
- juin-juillet 2006 :** enquête par questionnaire auprès des Franciliennes et des Franciliens
- septembre-octobre 2006 :** conférences de citoyens
- 12 octobre 2006 :** avis du CESR relatif à la révision du SDRIF : « contributions complémentaires du CESR Île-de-France »
- 29 novembre 2006 :** les États généraux du SDRIF
- 15 février 2007 :** délibération du Conseil régional arrêtant le projet de SDRIF
- du 10 mai au 18 juillet 2007 :** recueil des avis des chambres consulaires sur le projet de SDRIF
- du 29 juin au 17 juillet 2007 :** recueil des avis des Conseils généraux d'Île-de-France sur le projet de SDRIF
- 5 juillet 2007 :** avis du CESR d'Île-de-France relatif au projet de SDRIF
- 6 juillet 2007 :** avis du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables sur le projet de SDRIF
- 17 septembre 2007 :** avis de l'État sur le projet de SDRIF
- 15 octobre - 8 décembre 2007 :** enquête publique
- 11 juin 2008 :** remise du rapport de la commission d'enquête sur le projet de SDRIF
- 25 septembre 2008 :** délibération du Conseil régional adoptant le projet de SDRIF



## Les grandes entités géographiques

- limite de départements
- ceinture verte  
(rayon entre 10 et 30 km des portes de Paris)
- parc naturel régional
- cœur d'agglomération (118 communes)
- agglomération centrale (278 communes)
- autres agglomérations (211 communes)
- espace rural (674 communes)

0 10 km  
 Source : Estimation Iaurif 2005  
 d'après Iaurif (MOS),  
 Insee (population) et Garp (emploi)  
 © IAU idF 2008

## Guide de lecture

Le guide de lecture a pour objet d'expliquer le contenu du SDRIF et de préciser la valeur juridique de chacune des parties qui le compose. C'est une aide à l'application du Schéma directeur dans les prévisions et décisions devant être compatibles avec ses orientations. Le SDRIF est tout d'abord l'affirmation de la dimension stratégique de l'aménagement du territoire régional. Il est aussi l'occasion de la définition d'objectifs et d'orientations, qui constituent le cœur du document et traduisent les choix d'aménagement. Ils s'accompagnent des moyens permettant la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation du SDRIF.

Le SDRIF fixe des objectifs stratégiques régionaux tels que la réduction de la consommation d'espace, le rééquilibrage de l'habitat social, la préservation et la valorisation des espaces naturels, la réduction du trafic automobile... La territorialisation des politiques d'aménagement trouve sa traduction au travers des cartes, qui illustrent les enjeux et objectifs. Elle s'exprime également dans les cadrages quantitatifs qui concernent essentiellement la construction annuelle de 60 000 logements, ainsi que la création et la répartition équilibrée d'emplois.

### Les entités géographiques utilisées

Outre les découpages administratifs et institutionnels (notamment les départements, les intercommunalités et les communes), le SDRIF fait référence à un découpage du territoire régional qui distingue plusieurs entités importantes. En termes de découpages morphologiques (cf. carte « Grandes entités géographiques »), le SDRIF utilise notamment :

- ▶ « l'agglomération centrale », qui correspond à l'agglomération parisienne définie par l'INSEE (1999) ;
- ▶ « le cœur d'agglomération », qui comprend les communes, en continuité de bâti avec Paris, qui sont urbanisées (au moins 80 % d'espaces urbanisés au MOS 1999) et denses (au moins 80 habitants+emplois à l'hectare d'urbain construit) ;
- ▶ « les autres agglomérations » (hors « agglomération centrale »), définies par l'INSEE ;
- ▶ « l'espace rural ».

Il est aussi fait référence à la ceinture verte, comprise dans un anneau de 10 à 30 km à partir des portes de Paris.

Le rapport s'appuie également sur une géographie en cinq grands faisceaux, regroupant chacun 4 à 5 millions de citoyens (Paris étant compris dans chaque faisceau) : le faisceau Ouest, le faisceau Nord, le faisceau Est, le faisceau Sud-Est et le faisceau Sud. Chacun de ces faisceaux associe de multiples bassins de vie et se déploie depuis le cœur d'agglomération vers le Bassin parisien. Ils se superposent largement sur leurs limites afin de favoriser les articulations entre eux. Ils doivent permettre de valoriser les solidarités et les complémentarités interrégionales qui

se jouent au-delà des limites de l'Île-de-France, afin de rendre lisibles les grands équilibres territoriaux. C'est donc au travers des faisceaux qu'il est proposé de décliner et de mettre en œuvre le projet spatial régional et la géographie stratégique.

Le SDRIF est composé de trois documents :

- ▶ un rapport définissant les défis, les objectifs, les orientations, le projet spatial régional, la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation ;
- ▶ une carte de destination générale des différentes parties du territoire ;
- ▶ un rapport d'évaluation environnementale.

### Le rapport

Il est composé de 5 chapitres. Certains éléments chiffrés et cartographiés sont en annexe.

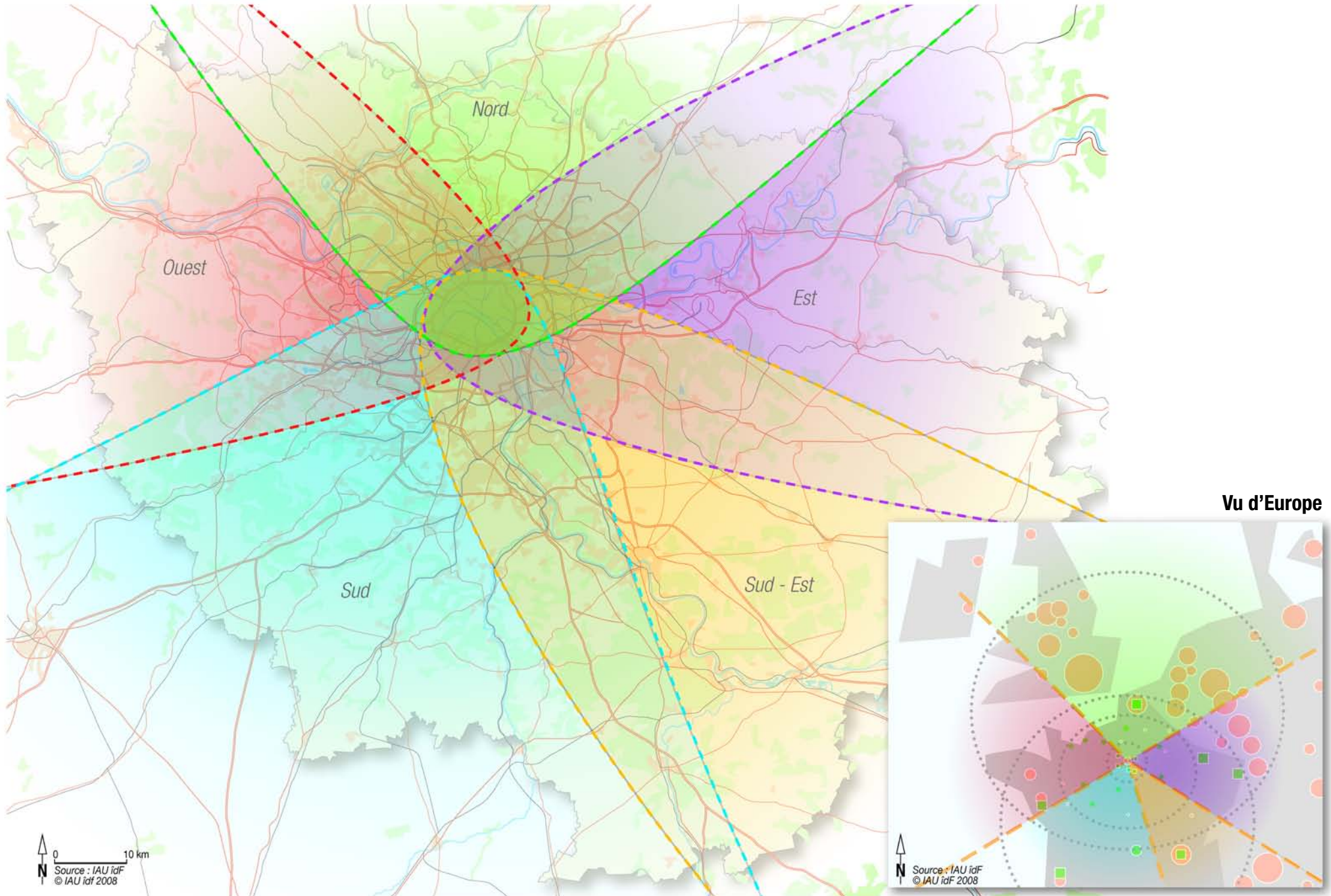
#### Chapitre 1 : les défis pour une Île-de-France durable

Ce chapitre :

- ▶ analyse la place de l'Île-de-France dans le contexte socio-économique mondial, européen et national, notamment au sein du Bassin parisien ;
- ▶ expose les 3 grands défis auxquels est confrontée l'Île-de-France, chacun est illustré par une carte.

#### Chapitre 2 : les objectifs et orientations pour un développement durable de l'Île-de-France

Il fixe les objectifs et orientations permettant de faire face aux défis et de répondre aux besoins des Franciliennes et Franciliens :



- ▶ viser 60 000 logements par an pour offrir un logement à tous les Franciliennes et Franciliens ;
- ▶ accueillir l'emploi et stimuler l'activité économique, garantir le rayonnement international ;
- ▶ promouvoir une nouvelle approche stratégique des transports au service du projet spatial régional ;
- ▶ préserver, restaurer, valoriser les ressources naturelles et permettre l'accès à un environnement de qualité ;
- ▶ doter la métropole d'équipements et de services de qualité.

Une carte stratégique, sans portée normative, vient en appui de chaque objectif. Les éléments de diagnostic figurent directement en regard des objectifs et des orientations. Les orientations, qui sont une déclinaison des principes généraux (définis aux articles L. 110 et L. 121-1 du code de l'urbanisme) et des objectifs du SDRIF lui-même, (tels qu'ils lui sont assignés par le 1<sup>er</sup> alinéa de l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme) et qui s'imposent notamment aux documents d'urbanisme, apparaissent en violet dans le texte. Elles sont en outre récapitulées à la fin du chapitre 2.

### **Chapitre 3 : le projet et les orientations pour l'aménagement de l'Île-de-France**

Ce chapitre :

- ▶ présente le projet spatial régional et ses hypothèses quantitatives ;
- ▶ expose la géographie stratégique et prioritaire ;
- ▶ fixe les orientations d'aménagement.

Ce chapitre comporte dans sa dernière partie (3.3) les orientations d'aménagement juridiquement opposables, notamment aux documents d'urbanisme locaux. Il s'agit des orientations d'aménagement applicables aux espaces urbanisés, aux espaces d'urbanisation cartographiés et non cartographiés, aux infrastructures de transport, aux aéroports et aérodromes, aux espaces à vocation naturelle, ainsi qu'au fleuve et aux espaces en eau. Le champ d'application géographique de ces orientations est défini dans la carte de destination générale des différentes parties du territoire. Les cartes thématiques « La hiérarchie des pôles urbains et des bassins de vie » et « Compléter le maillage des liaisons vertes » sont indicatives et ne comportent pas d'orientations.

### **Chapitre 4 : la mise en œuvre du projet**

Ce chapitre présente les faisceaux, grands territoires de solidarité qui structurent la région, sur lesquels s'appuie la mise en œuvre du projet spatial régional et de sa géographie stratégique.

Il présente également des politiques publiques partenariales et contractuelles nécessaires à la mise en œuvre du SDRIF.

### **Chapitre 5 : le suivi et l'évaluation, une maîtrise de la mise en œuvre du projet**

Ce chapitre explique le processus et propose des indicateurs de suivi et d'évaluation du SDRIF devant être mis en place afin de garantir la mise en œuvre du document et son adaptation aux évolutions constatées.

### **La carte de destination générale des différentes parties du territoire**

Cette carte, accompagnant le rapport, à l'échelle du 1/150 000, couvre la totalité du territoire régional avec une expression graphique adaptée sur un fond de plan établi à partir du mode d'occupation des sols (MOS) 2003. De ce fait les espaces isolés, d'une superficie inférieure à 5 hectares dans l'agglomération centrale (cf. carte « Grandes entités géographiques »), et d'une superficie inférieure à 15 hectares hors de l'agglomération centrale, ont été en général englobés dans les espaces environnants. Les limites communales schématiques constituent des éléments indicatifs de repères.

La carte de destination générale des différentes parties du territoire est la seule carte de portée normative. Elle doit faire l'objet d'une application combinée avec le rapport auquel elle est étroitement subordonnée. La mise en œuvre des principes de subsidiarité et de compatibilité implique que la carte doit se lire au 1/150 000.

Toute autre lecture et interprétation, et notamment toute lecture à une échelle différente irait à l'encontre de ces principes.

Les orientations d'aménagement afférentes aux espaces légendés sont définies dans le chapitre 3.3 du rapport.

Le mode de représentation des orientations repose sur des choix conformes à l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme et au principe de subsidiarité :

- ▶ définir les espaces agricoles, naturels et boisés à protéger ;

- ▶ déterminer la localisation préférentielle des développements urbains, qu'ils s'opèrent par densification ou extension, sans délimiter les surfaces des espaces concernés ;
- ▶ représenter les projets d'infrastructures sous forme de tracé ou de principe de liaison.

L'appréciation de ces représentations cartographiques est fondée sur la notion de compatibilité et non de conformité

Certains espaces appelés à connaître une plus forte évolution urbaine sont cartographiés spécifiquement sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire, sous forme de pastilles :

- ▶ les secteurs de densification préférentielle ;
- ▶ les secteurs d'urbanisation préférentielle ;
- ▶ les secteurs d'urbanisation conditionnelle.

Concernant les secteurs de densification préférentielle, les pastilles indiquent un potentiel à ne pas compromettre et un objectif renforcé en matière de densification. Celle-ci ne porte pas nécessairement sur l'intégralité de l'espace concerné, mais concerne tout particulièrement les parties mutables qu'il comprend. Concernant les secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle, chaque pastille indique une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 ha. Les pastilles expriment une localisation et non une délimitation. Il appartient aux communes et groupements de communes de définir précisément la délimitation des espaces urbanisables.

Le SDRIF :

- ▶ prévoit qu'ils sont totalement urbanisables, mais sans obligation ;
- ▶ n'impose pas de délai pour leur ouverture à l'urbanisation.

En outre, des capacités d'urbanisation non cartographiées sont offertes par :

- ▶ les secteurs de développement à proximité des gares ;
- ▶ les pôles de centralité à conforter hors agglomération ;
- ▶ le développement modéré des bourgs, villages et hameaux.

### Le rapport d'évaluation environnementale

Ce rapport joint, qui comprend les 6 parties mentionnées à l'article R. 141-1 du code de l'urbanisme :

- ▶ présente les objectifs du schéma et, s'il y a lieu, son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération ;
- ▶ analyse l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du schéma ;
- ▶ analyse les incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement et expose les problèmes posés par son adoption sur la protection

des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux articles R. 214-18 à R. 214-22 du code de l'environnement ainsi qu'à l'article 2 du décret n°2001-1031 du 8 novembre 2001 relatif à la procédure de désignation des sites Natura 2000 ;

- ▶ expose les motifs pour lesquels le schéma a été retenu au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées ;
- ▶ présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement et rappelle que le schéma fera l'objet d'une analyse des résultats de son application au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de son approbation ;
- ▶ comprend un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

Les cartes intégrées au rapport enrichissent l'état des lieux initial de l'environnement et illustrent les principaux enjeux environnementaux en lien avec l'urbanisme et l'aménagement du territoire.

Le rapport d'évaluation justifie et explicite les choix d'aménagement retenus. Les constats, perspectives d'évolution et évaluations peuvent être utilisés pour l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme locaux.

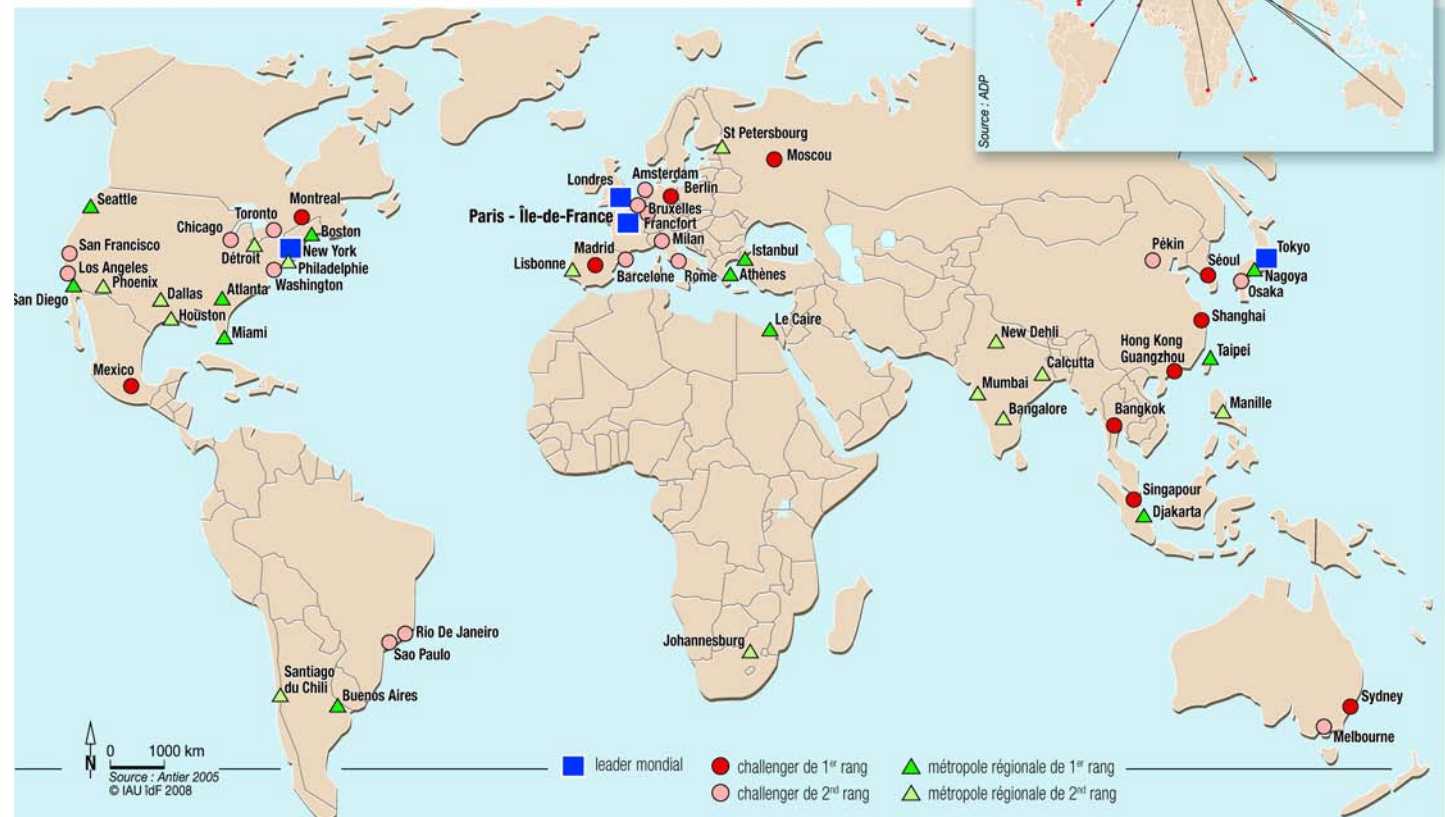


# 1

## Les défis pour une Île-de-France durable

- L'Île-de-France dans le contexte national, européen et mondial..... p. 25
- 1.1 Favoriser l'égalité sociale et territoriale et améliorer la cohésion sociale :  
vers une région plus solidaire**..... p. 29
- 1.2 Anticiper et répondre aux mutations ou crises majeures, liées notamment  
au changement climatique et au renchérissement des énergies fossiles**..... p. 35
- 1.3 Développer une Île-de-France dynamique maintenant son rayonnement mondial**..... p. 41

**CARTE THÉMATIQUE**  
**Les grandes métropoles mondiales**



Concevoir un développement et un aménagement durables de l'Île-de-France à l'horizon 2030 nécessite de mettre en perspective le contexte national, européen et mondial ainsi que les grands défis que doit relever la région : réduction des inégalités, anticipation du changement climatique et du renchérissement des énergies fossiles, mondialisation... De l'analyse de ces enjeux transversaux, découlent les grands objectifs que fixe le SDRIF pour construire une Île-de-France solidaire, robuste et performante pour le bien-être des Franciliennes et des Franciliens.

## L'Île-de-France dans le contexte national, européen et mondial

### ■ Métropole mondiale

Paris et l'Île-de-France jouent un rôle international de premier plan. L'environnement socio-économique ouvert, les compétences humaines, le dynamisme entrepreneurial, l'existence de pôles de formation de dimension internationale, l'efficacité exceptionnelle des infrastructures de transport, le haut niveau d'équipement, l'étendue de l'offre immobilière, la qualité de la vie et l'intensité de la vie culturelle favorisent l'implantation de fonctions stratégiques et l'investissement. L'Île-de-France est ainsi la deuxième métropole mondiale pour l'accueil de sièges d'orga-

nisations internationales, après Bruxelles, avec notamment l'UNESCO, l'OCDE ou l'Agence Spatiale Européenne. Elle est en outre le deuxième pôle d'implantation des 500 plus grandes entreprises du monde après Tokyo. Ces facteurs confèrent à la métropole francilienne, tout comme à Londres, un rayonnement international très large, qui la distingue des métropoles de niveau équivalent que sont Los Angeles, Osaka, Chicago, Rhin-Ruhr, Washington et Séoul. Ce rayonnement se manifeste par l'accueil d'événements exceptionnels, le nombre de sièges d'entreprises multinationales et par le haut niveau d'infrastructures et de grands équipements.

La qualité de vie de la métropole est considérée comme la deuxième meilleure dans le monde (indice de développement humain, ONU). Premier site d'accueil mondial, l'Île-de-France se doit d'offrir les meilleures conditions de séjour et de sécurité à ses visiteurs. Capitale touristique mondiale, ses investissements dans les activités culturelles et de loisirs lui donnent une identité unique.

Moteur économique de la France (29 % de la richesse produite pour 20 % de la population), l'Île-de-France constitue un large marché de l'emploi et un vaste marché de consommateurs qui offrent la souplesse nécessaire pour faire face aux aléas économiques de la conjoncture globale. Avec Londres, la métropole francilienne se place au premier rang de la recherche en Europe. La constitution de cinq pôles de compétitivité d'envergure mondiale lui permet de mieux se positionner dans le peloton de tête international. Son attracti-

tivité favorise l'arrivée d'une population jeune et bien formée qui doit compenser le vieillissement relatif de ses chercheurs. La croissance de l'Île-de-France a été cependant moins soutenue que celles des principales métropoles américaines, européennes et asiatiques. La reprise récente de son attractivité ne doit pas masquer ses fragilités dans son positionnement mondial. Pour renforcer sa position, l'Île-de-France doit prendre en compte les effets positifs et négatifs de la mondialisation sur ses territoires. En effet, la concurrence des territoires pour attirer les investissements et valoriser les emplois implique de renforcer la capacité d'attraction des espaces d'accueil et de reconvertir les territoires qui subissent les revers de la mondialisation. Réduire les ségrégations et les inégalités, sociales et territoriales, rendra l'Île-de-France plus attractive et confortera ses capacités de développement.

### ■ Construction européenne

Avec ses nombreux atouts, l'Île-de-France contribue à la dynamique de développement de l'Europe au sein de laquelle, elle effectue l'essentiel de ses échanges. Les synergies se développent entre les régions de l'Union Européenne pour faire face à d'autres grands ensembles économiques.

Les institutions européennes placent maintenant les villes et les régions au cœur des stratégies de compétitivité et de développement durable. L'Île-de-France contribue à ces stratégies par sa dynamique économique tournée vers l'innovation et la recherche et par sa pla-

nification territoriale qui va dans le sens du développement durable.

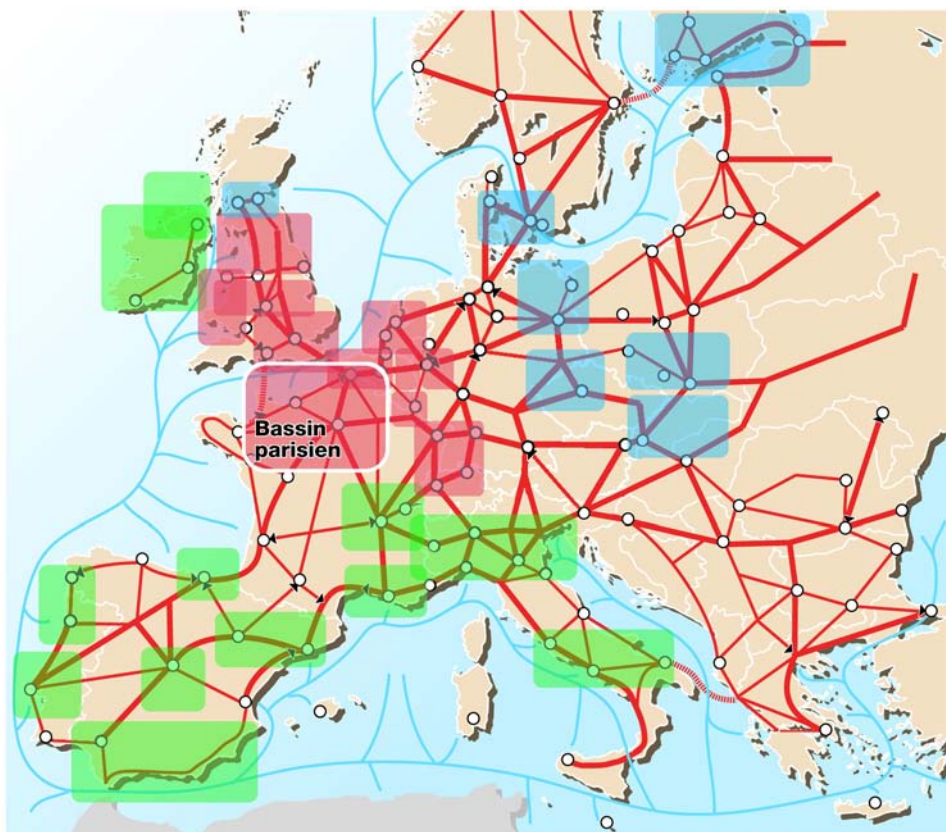
Sur son territoire, elle contribue à mettre en œuvre la politique de cohésion, et surtout sa dimension urbaine. Dans ce cadre, la Commission européenne définit notamment quatre dimensions qui doivent être prises en considération pour renforcer l'attractivité des villes : les transports et l'accessibilité, l'accès aux services et aux équipements, l'environnement naturel et physique, le secteur culturel. Ces priorités convergent avec celles du SDRIF.

### ■ Solidarité interrégionale

Les effets de la métropolisation francilienne se font sentir au-delà des limites régionales dans des complémentarités de « région urbaine fonctionnelle ». Les migrations alternantes concernent des populations venant des départements limitrophes et de villes parfois bien reliées par les transports collectifs comme Rouen, Lille, Orléans, Tours, Chartres, Le Mans, Amiens ou Reims. Les investissements des Franciliennes et des Franciliens (individuels et entreprises) se portent en particulier vers le Bassin parisien et auront des effets sur le développement des régions limitrophes, mais la maîtrise des effets du report d'une partie de l'urbanisation (habitat diffus, logistique, activités) sur les territoires interrégionaux, communément appelés franges, internes et externes de l'Île-de-France, suppose un traitement simultané et une coordination de part et d'autre des limites administratives.

CARTE THÉMATIQUE

Les coopérations interrégionales en Europe



Méga régions

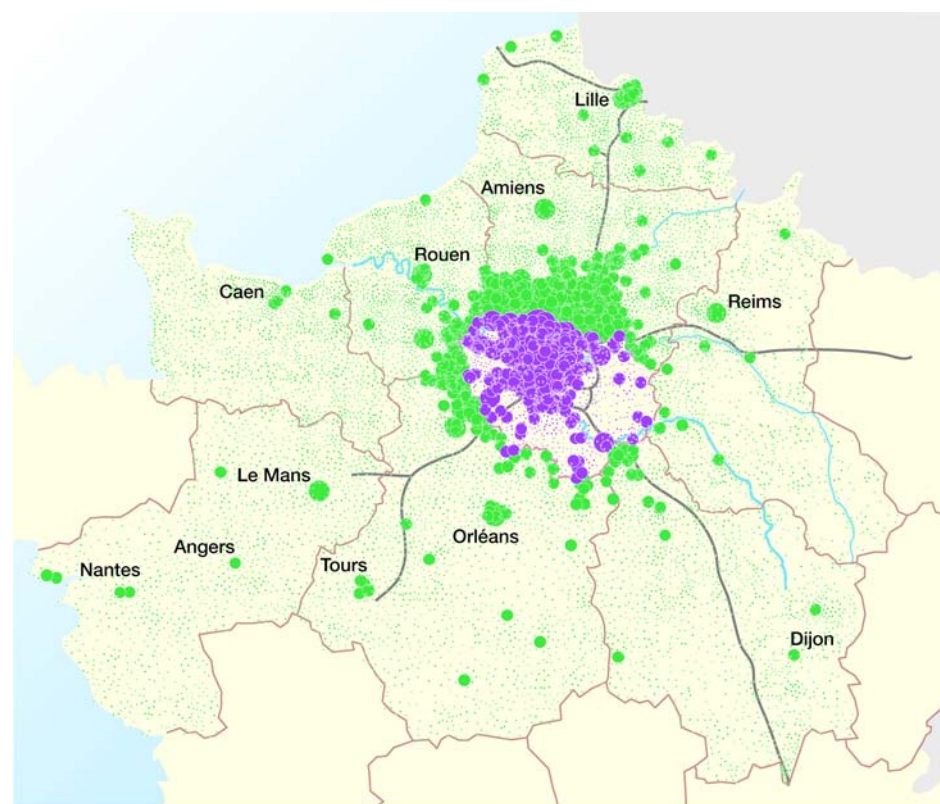
- Europe du Sud + îles
- Europe du Nord-Est
- Europe du Nord-Ouest
- métropole européenne

- liaison terrestre principale
- liaison terrestre secondaire
- liaison maritime

0 500 km  
Source : Metrex 2005  
© IAU idF 2008

CARTE THÉMATIQUE

Les migrations alternantes du Bassin parisien vers l'Île-de-France



Migration en nombre d'actifs

- 1 à 100
- 100 à 1 000
- 1 000 à 5 000
- > 5 000

- origine
- destination
- réseau LGV

0 50 km  
Source : INSEE - RGP 1999  
© IAU idF 2008

Ces dessertements externes de la région francilienne impliquent des investissements importants en équipements et en infrastructures. La saturation d'axes de transport impose de renforcer leurs capacités et de repenser les aménagements à l'échelle du Bassin parisien. L'accueil d'une population résidente suppose la construction d'équipements éducatifs, sanitaires, culturels, administratifs, sociaux et de loisirs.

Les nuisances sonores (trafic aérien, grandes voiries, chemin de fer), les pollutions (air, cours d'eau, nappes phréatiques), la gestion des déchets, l'exploitation des ressources naturelles, l'approvisionnement en marchandises ont des effets qui dépassent largement les limites régionales. L'Île-de-France supporte des investissements et des nuisances pour des activités, infrastructures, équipements et services qui bénéficient aussi à d'autres régions. Elle génère et produit aussi des nuisances et des pollutions qui ont des effets sur ses voisins. La diminution des impacts et la gestion de l'environnement nécessitent la mise en place d'une coordination entre les Régions.

De nombreuses régions européennes mettent en place des outils souples de coordination ou de dialogue interrégional, afin d'atteindre un poids suffisamment important pour apparaître au niveau international.

Face à cette situation, la première conférence des Présidents de Régions (22 mai 2006) a relancé le processus interrégional autour de grands objectifs. L'alliance avec les Régions du Bassin parisien apparaît comme une condition essentielle pour l'attractivité de

l'Île-de-France et pour une meilleure diffusion des bénéfices de la croissance dans les régions limitrophes et une gestion intégrée de l'environnement. Les problématiques et les projets prioritaires des Régions pour le Bassin parisien sont identifiés : accès aux hubs, nationaux et internationaux, et aux pôles d'emplois, organisation logistique, grands contournements régionaux, canal Seine-Nord Europe, réduction des effets frontalières, développement de l'innovation et de la recherche, protection environnementale, notamment contre les inondations, continuités biologiques, réduction des nuisances et des pollutions. Les espaces interrégionaux font désormais l'objet de toute l'attention pour une meilleure intégration des politiques régionales et territoriales. En février 2008, à Amiens, il a été décidé de pérenniser la conférence du Bassin parisien (C8) et d'intensifier les travaux des groupes de travail.

Mais au-delà des problématiques, des enjeux et des projets communs des régions, la relance de ce processus interrégional s'inscrit dans la volonté de mieux répondre aux défis de l'Europe.

Le Bassin parisien, avec 24 millions d'habitants et un produit intérieur brut équivalent à celui de l'Inde, a un rôle important à jouer en Europe et dans le monde. L'Île-de-France, en coordination avec les Régions limitrophes, organise son territoire pour donner toute sa dimension à son modèle de développement durable dans le cadre du Bassin parisien et de l'Europe du Nord-Ouest. Le SDRIF doit refléter cette préoccupation et intégrer une réflexion plus large pour garantir son efficacité.

Dans cette perspective, la solidarité interrégionale sur les défis du SDRIF a souligné la nécessité de proposer conjointement des projets communs à l'Union Européenne et à l'État, lesquels montrent la capacité des régions du Bassin parisien à élaborer une stratégie concertée de planification.



Dans un tel contexte, le développement de l'Île-de-France s'inscrit dans la volonté de promouvoir des coopérations au-delà du Bassin parisien, à l'échelle des autres grandes régions françaises et européennes, afin de garantir le besoin de cohésion territoriale solidaire et durable.

## Réduire les inégalités territoriales, sociales et environnementales


### Réduire les inégalités sociales et territoriales qui se cumulent dans les secteurs à faibles revenus

-  dans les territoires populaires et anciennement industriels de l'agglomération
-  dans et autour des "villes nouvelles"
-  dans les territoires industriels de la couronne rurale
-  en espace rural (communes de moins de 2 000 hab.)


### Réduire les inégalités environnementales

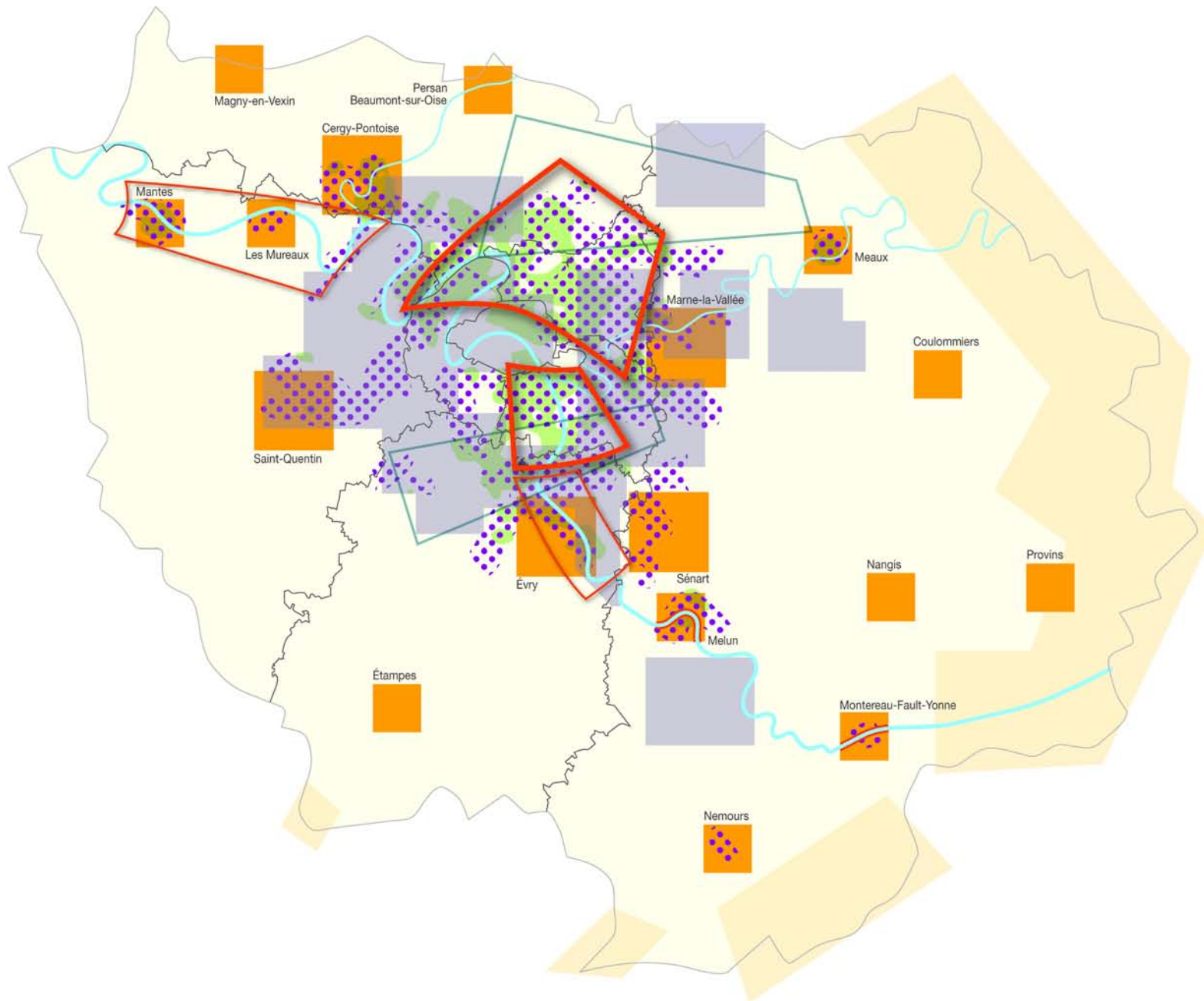
-  secteur carencé en espaces verts publics (forts poids de population situés en dehors des aires de desserte)
-  secteur de forte exposition au bruit aérien

### Réduire les inégalités dans l'accès au transport collectif

-  secteur où de forts poids de population sont situés en dehors d'un périmètre de rabattement proche (à pied) des gares et stations du réseau de transport collectif structurant (RER, Transilien, métro)

### Réduire le déficit en logements sociaux ou rééquilibrer le parc de logements

-  secteur déficitaire en logements sociaux ou dont le parc doit être rééquilibré entre les communes



## 1.1 Favoriser l'égalité sociale et territoriale et améliorer la cohésion sociale : vers une région plus solidaire

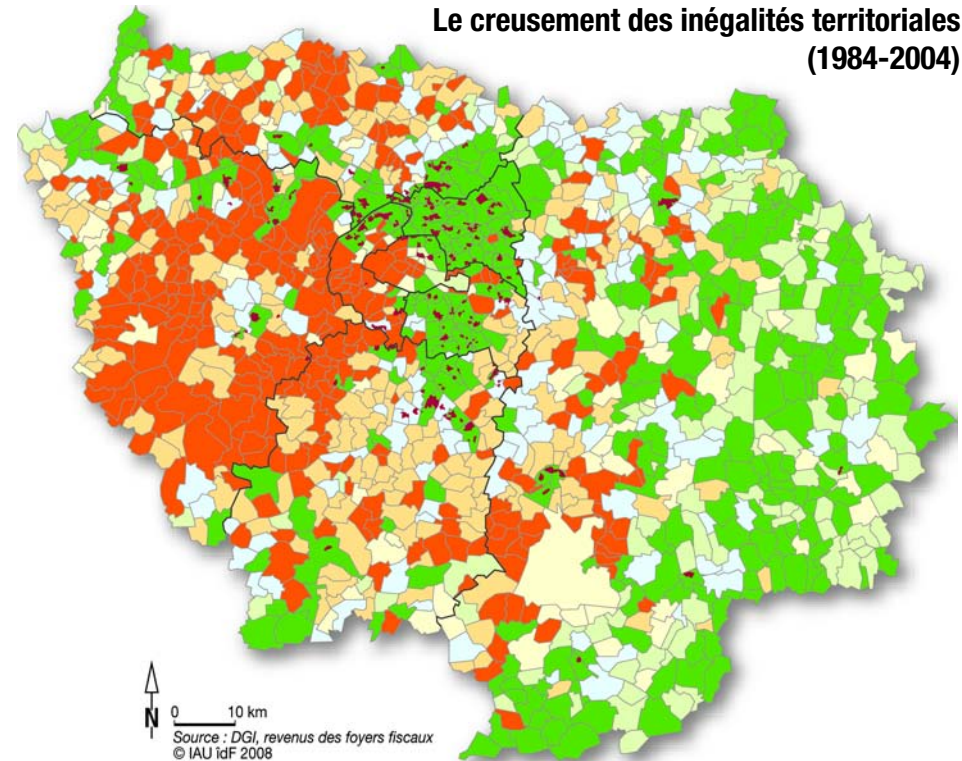
Dans un contexte de mondialisation économique et de concurrence accrue entre métropoles, la cohésion sociale devient un enjeu fondamental et un facteur de rayonnement. Pilier du développement durable au même titre que l'attractivité économique et la qualité environnementale, la cohésion sociale est mise à mal par la croissance des inégalités sociales et territoriales qui sont à l'œuvre depuis une vingtaine d'années dans la région Île-de-France, une des régions françaises les plus riches mais les plus contrastées socialement avec près d'un million de personnes vivant en dessous du seuil de pauvreté. Favoriser l'égalité sociale et territoriale constitue, dans la période de mise en œuvre du SDRIF, un des défis majeurs pour l'Île-de-France. Le Schéma directeur doit contribuer à réduire significativement les inégalités qui handicapent le rayonnement de la région qui concentre, sur 2 % du territoire national, le cinquième de la population française.

Quatre évolutions majeures portent en elles des risques importants en matière de cohésion sociale et territoriale pour les vingt-cinq prochaines années :

- ▶ l'accroissement des inégalités sociales et territoriales dans la région se traduit par des contrastes de plus en plus marqués entre groupes sociaux et territoires. Les écarts de ressources et de développement continuent de se creuser entre le sud-ouest et le nord-est, des secteurs en forte croissance économique voisinent avec des poches de pauvreté, alors que les fragiles équilibres entre l'agglomération et les espaces interrégionaux restent à préserver. Ceci conduit à un cumul d'inégalités sur certains territoires, urbains ou ruraux (dégradation, manque de qualité urbaine, déficit d'accès aux équipements et services...), qui renforce, en retour, la relégation de ces secteurs ;
- ▶ les besoins fondamentaux (logement, accès aux services et équipements, emploi, formation, mobilité) ne sont plus assurés aujourd'hui pour tous les Franciliennes et Franciliens. Une partie d'entre eux se trouve impliquée dans des spirales d'exclusion et de marginalisation. Les catégories sociales intermédiaires subissent aussi les effets de la précarisation et sont confrontées à des blocages dans leurs trajectoires sociales et résidentielles. En Île-de-France, la dégradation de leurs conditions de vie dans les nouvelles banlieues pavillonnaires, dans le périurbain ou dans les villes nouvelles illustrent ces processus ;
- ▶ le contexte d'inégalités sociales croissantes entretient la montée des tensions entre groupes sociaux, cultures et générations. Sur le plan spatial, ces évolutions

CARTE THÉMATIQUE

### Le creusement des inégalités territoriales (1984-2004)



#### Typologie d'évolution du revenu par commune

Revenu moyen après impôt par foyer fiscal supérieur au revenu moyen régional en 1984

- l'écart s'accroît entre 1984 et 2004
- l'écart se réduit
- l'écart devient négatif
- zones urbaines sensibles

Revenu moyen après impôt par foyer fiscal inférieur au revenu moyen régional en 1984

- l'écart s'accroît entre 1984 et 2004
- l'écart se réduit
- l'écart devient positif

gènèrent des phénomènes de morcellement des espaces publics, de sécurisation des espaces résidentiels et de renforcement de la ségrégation ;

- ▶ la concentration de la richesse fiscale des collectivités locales, leur inégale répartition et la paupérisation de certains territoires de plus en plus dépendants des mécanismes de solidarité sont aussi des tendances d'évolution marquées.

Réduire ces inégalités, qui n'ont pu être maîtrisées par les politiques de rééquilibrage annoncées dans le SDRIF de 1994 puis dans le contrat de plan État-Région (CPER) 2000 - 2006, est le premier des défis du SDRIF. Face à ces mutations potentiellement lourdes de conséquences pour l'avenir social et économique, le SDRIF fait le choix de la solidarité, et se donne pour objectif de favoriser l'égalité territoriale et de renforcer la cohésion sociale.

### ■ Réduire les inégalités sociales et territoriales et garantir la cohésion

L'accroissement des inégalités n'est pas un phénomène inéluctable. Le SDRIF doit contribuer à les maîtriser au travers de ses objectifs et des orientations de son projet spatial régional.

À l'échelle de la région, ces inégalités prennent la forme d'un processus d'embourgeoisement des quartiers valorisés et de paupérisation

des quartiers déqualifiés. L'Île-de-France continue à subir les effets de mutations parfois anciennes : désindustrialisation, restructuration des entreprises, concentration de logements sociaux et politiques sélectives de peuplement, déplacement des catégories modestes du centre vers la périphérie de l'agglomération, mutation sociologique d'anciens quartiers populaires... La polarisation sociale de l'Île-de-France a augmenté à tous les échelons territoriaux (départements, communes, quartiers). Depuis le début des années 1980, les écarts au revenu moyen régional se sont creusés vers le haut, à l'ouest de la région, et vers le bas dans le nord-est de Paris, dans la banlieue nord, est et sud-est du cœur d'agglomération ainsi qu'aux franges rurales de la Seine-et-Marne et le long de la Seine en aval de son cours. Les territoires populaires et anciennement industriels de l'agglomération accueillent les populations les plus précaires. Les étrangers hors Union Européenne y sont fortement représentés. Environ 26 % des habitants de Seine-Saint-Denis vivent dans un ménage dont la personne de référence est étrangère. D'autres territoires sont aussi confrontés à des processus de précarisation dans les secteurs pauvres des villes nouvelles, des villes moyennes et des communes rurales, notamment à l'est de la Seine-et-Marne.

Cette tendance s'inscrit dans des processus de paupérisation : en Île-de-France, le taux de pauvreté a fortement augmenté depuis une dizaine d'années, touchant notamment 450 000 enfants ou jeunes de moins de 20 ans, alors qu'il diminuait sensiblement en

France. La précarisation se manifeste dans la sphère du travail (érosion des droits collectifs, augmentation des travailleurs pauvres...). Elle est beaucoup plus marquée dans certains territoires. Les taux de chômage varient du simple au double entre les Yvelines et la Seine-Saint-Denis. Ils sont aussi comparativement très élevés dans les zones urbaines sensibles (ZUS) d'Île-de-France, où vivent près de 12 % des Franciliennes et Franciliens. Le fait d'être étranger, jeune ou ouvrier accroît les risques de chômage. La richesse des territoires eux-mêmes est très concentrée et inégalement répartie en Île-de-France. Les écarts de potentiel fiscal par habitant, qui ont tendance à évoluer à la hausse, sont de l'ordre de 1 à 7,5 entre communes de plus de 10 000 habitants, et de 1 à 2,5 entre établissements publics de coopération intercommunale. Les mécanismes de péréquation compensent, en partie seulement, ces disparités. Les communes bénéficiaires de la dotation de solidarité urbaine (DSU) et du fonds de solidarité de la région d'Île-de-France (FSRIF), concentrées dans un arc de cercle allant vers l'est, du nord des Hauts-de-Seine jusqu'au nord de l'Essonne, ont à faire face à des besoins en services importants pour des populations modestes avec des ressources qui restent trop limitées.



## ■ Améliorer les conditions de vie et la qualité de l'offre urbaine

Une des caractéristiques des inégalités est leur caractère cumulatif. Les difficultés de logement, la dégradation des conditions de vie, les problèmes d'accès à l'emploi et à la formation se conjuguent pour enfermer une partie des Franciliens ou Franciliennes dans des spirales d'exclusion. L'Île-de-France est confrontée à la réapparition des bidonvilles, à la montée du mal logement, à l'accroissement du nombre de demandeurs de logements locatifs sociaux (374 000 Franciliens/Franciliennes, dont 40 % en cœur d'agglomération et 32 % hors agglomération), à l'augmentation importante des taux d'effort des ménages pour se loger.

Ces évolutions ont, et auront à l'avenir, des incidences locales très différenciées. Le parc social, dont la répartition est très inégalitaire avec environ 51 % des logements locatifs sociaux concentrés dans 8,5 % des communes d'Île-de-France, tend à se spécialiser dans l'accueil des populations les plus modestes. En 2004, 188 communes de plus de 1 500 habitants étaient en dessous des seuils de 20 % de logements sociaux fixés par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (loi SRU). Sans une intervention forte des pouvoirs publics, la tendance est à l'accroissement des écarts, puisque les communes dont le parc social est important sont en général celles qui construisent le plus de logements sociaux. Dans la

période de mise en œuvre du SDRIF, aller vers une répartition plus équitable et efficace des logements sociaux, en allant au-delà de l'obligation de 20 % de logements locatifs sociaux de la loi SRU et en s'appuyant sur les outils dont dispose la Région (fonciers, financiers, incitatifs...), est un enjeu majeur.

La constitution de poches de pauvreté dans des quartiers d'habitat social, dans des copropriétés en difficulté et, de façon diffuse, dans le secteur privé alimente les inégalités. Le blocage des parcours résidentiels des ménages les plus modestes comme des catégories intermédiaires, la montée de la ségrégation scolaire vont à l'encontre des valeurs d'équité et de mobilité sociale. À l'échelle locale, la présence de pôles d'emplois dynamiques ne suffit pas à ramener les moins qualifiés vers l'emploi. Ces inégalités se cumulent dans certains secteurs avec des inégalités environnementales (cadre de vie dégradé, pollutions, risques...). C'est le cas dans les zones d'exposition au bruit aérien autour des secteurs de Roissy et d'Orly, dans les zones de multi-exposition aux bruits des transports terrestres, et dans les zones carencées en espaces verts publics où la création de nouveaux espaces est un enjeu de cohésion sociale (cf. carte défi « Réduire les inégalités territoriales, sociales et environnementales »).

Les tendances d'évolution de l'aménagement régional dans les dernières décennies – manque de maîtrise de l'étalement urbain, maintien du déséquilibre habitat/emploi, carences de desserte de certains secteurs – ont des effets sociaux négatifs. Ceux-ci sont locale-

ment différenciés. Dans le cœur d'agglomération, 45 % des populations et 34 % des emplois ne sont pas desservis par des stations du réseau ferré, les Hauts-de-Seine étant le département le mieux pourvu. Dans l'espace rural, moins dense, près des trois quarts des populations et emplois ne sont pas desservis. Là encore, les handicaps principaux viennent du cumul d'inégalités. Ce sont les ménages modestes qui pâtissent d'abord des incohérences de l'aménagement régional et sont le plus fortement pénalisés par le coût des transports. La part de budget des ménages consacrée au transport va de 7 % à Paris à 25 % dans l'espace rural. Les handicaps en matière de mobilité sont plus importants pour ceux dont l'emploi est plus dispersé et moins accessible autrement qu'en voiture, ce qui est davantage le cas des emplois ouvriers et employés, et plus particulièrement de tous ceux qui ont des horaires atypiques, peu qualifiés, précaires. Les migrations alternantes, longues et coûteuses, compliquent plus particulièrement l'organisation de la vie quotidienne des ménages modestes et bi-actifs en exerçant de fortes pressions sur les femmes qui peinent à articuler vie professionnelle et vie familiale et sur les enfants pour qui le temps partagé avec les parents se réduit.

## ■ Garantir l'accessibilité aux besoins fondamentaux

L'accessibilité aux besoins fondamentaux, l'accès au logement en premier lieu, doit être

garantie. Ceci passe par la construction annuelle de 60 000 logements, soit 1,5 million à l'horizon 2030. L'objectif est de viser un stock de 30 % de logements locatifs sociaux à cette date (voir chapitre 2.1 « Viser 60 000 logements par an pour offrir un logement à tous les Franciliennes et Franciliens »). L'objectif du SDRIF est aussi de garantir l'accès aux équipements et services (éducation, santé, culture, sports, loisirs, commerces...), à l'emploi, à la formation et à la mobilité pour tous les Franciliens.

L'objectif du SDRIF est en particulier de rééquilibrer le parc social, afin de maintenir une offre accessible pour les ménages modestes sur l'ensemble du territoire. Ceci suppose de garantir une offre en logements sociaux dans les territoires en dessous de certains seuils énoncés dans l'encadré du chapitre 2.1. (« Un scénario de contribution de tous les territoires à l'effort de production annuelle de logements locatifs sociaux »), mais aussi d'implanter une offre diversifiée dans les territoires défavorisés, afin de faciliter l'accès au logement et de fluidifier les trajectoires résidentielles. Améliorer la qualité urbaine est un autre enjeu central dans les territoires défavorisés. Lutter contre les déséquilibres régionaux passe par une localisation plus équitable des équipements et services, des infrastructures de transports collectifs ou, par exemple, par le soutien des pouvoirs publics au déploiement d'une desserte à très haut débit dans les territoires peu attractifs.

Contribuer à l'accessibilité aux emplois et à la formation est un enjeu essentiel. Ceci sup-

pose d'améliorer l'équilibre habitat/emploi à l'intérieur du bassin de vie, défini comme l'espace dans lequel se déroulent la majorité des activités et des déplacements des habitants : emploi, école, services, commerces et loisirs. En Île-de-France un bassin de vie est souvent lié à plusieurs pôles urbains. Les objectifs sont aussi de développer l'économie résidentielle, l'économie sociale et solidaire et de faciliter l'accès à des emplois diversifiés, notamment par une amélioration notable des déplacements vers les secteurs d'emplois.

Une agglomération compacte et de qualité, bien desservie par les transports collectifs, avec un meilleur équilibre habitat/emploi, une diversité de l'offre d'habitat et une accessibilité aux services et équipements, est favorable à la cohésion sociale. L'option de densification, la lutte contre l'étalement urbain et la recherche d'une meilleure organisation urbaine à l'échelle des bassins de vie peuvent y contribuer.

## ■ Garantir les conditions de la solidarité

Chaque territoire ne peut assumer seul les conditions de sa cohésion. Une implication forte de l'Europe, de l'État, de la Région, des départements et des intercommunalités est nécessaire pour assurer la solidarité dans le cadre de la mise en œuvre du SDRIF. Un développement équilibré implique l'intégration des territoires au système francilien en articulation avec le Bassin parisien. Une meilleure

péréquation entre les ressources des collectivités locales, la mise en place d'intercommunalités à une échelle territoriale suffisamment vaste sont des leviers en faveur de la cohésion sociale.

L'exercice de la solidarité doit s'opérer de façon différente en fonction de l'acuité des problèmes sociaux et des potentialités locales (secteurs anciennement industriels et populaires de l'agglomération, villes moyennes de l'espace rural, secteurs pauvres des villes nouvelles, secteurs en bordure de fleuve et canaux, espaces interrégionaux du milieu rural...). Elle doit s'appuyer sur les projets de développement locaux et sur les acteurs qui les soutiennent (collectivités locales de différentes échelles territoriales, regroupement autour de territoires de projet, mais aussi société civile : regroupement d'associations, entreprises...). Dans les territoires qui cumulent les difficultés, les politiques doivent agir, de façon coordonnée, à la fois sur l'urbain, l'habitat, l'emploi, les transports, les équipements, commerces et services, en s'adossant aux ressources locales.

Cet exercice de solidarité passe également par la mise en place d'une politique régionale pour améliorer l'accessibilité au réseau de transports collectifs (chaîne de déplacement et intermodalité), au parc de logements et aux équipements et services, qui doivent devenir accessibles aux personnes handicapées, quel que soit le type de handicap. Les opportunités de développement urbain qu'offrent le SDRIF constituent aussi un levier important pour corriger les inégalités.


# Les défis pour une Île-de-France durable **1**

> Favoriser l'égalité sociale et territoriale et améliorer la cohésion sociale : vers une région plus solidaire


**1.1**

## Promouvoir une organisation urbaine anticipant les mutations climatiques et énergétiques

### Concevoir la ville compacte et économe



-  densifier l'agglomération centrale et les pôles secondaires en valorisant notamment les potentiels urbains bien desservis par les TC

### Encourager le développement et la valorisation du transport fluvial, des transports collectifs et des circulations douces



-  encourager le transport par voie d'eau

### L'énergie, ressource vitale stratégique



#### Développer les réseaux de chaleur en favorisant la géothermie

-  encourager en Île-de-France l'exploitation de la géothermie profonde (exploitabilité de la ressource Dogger à considérer)
-  exploitation existante de géothermie profonde

#### Diversifier et encourager le développement des autres énergies renouvelables et locales

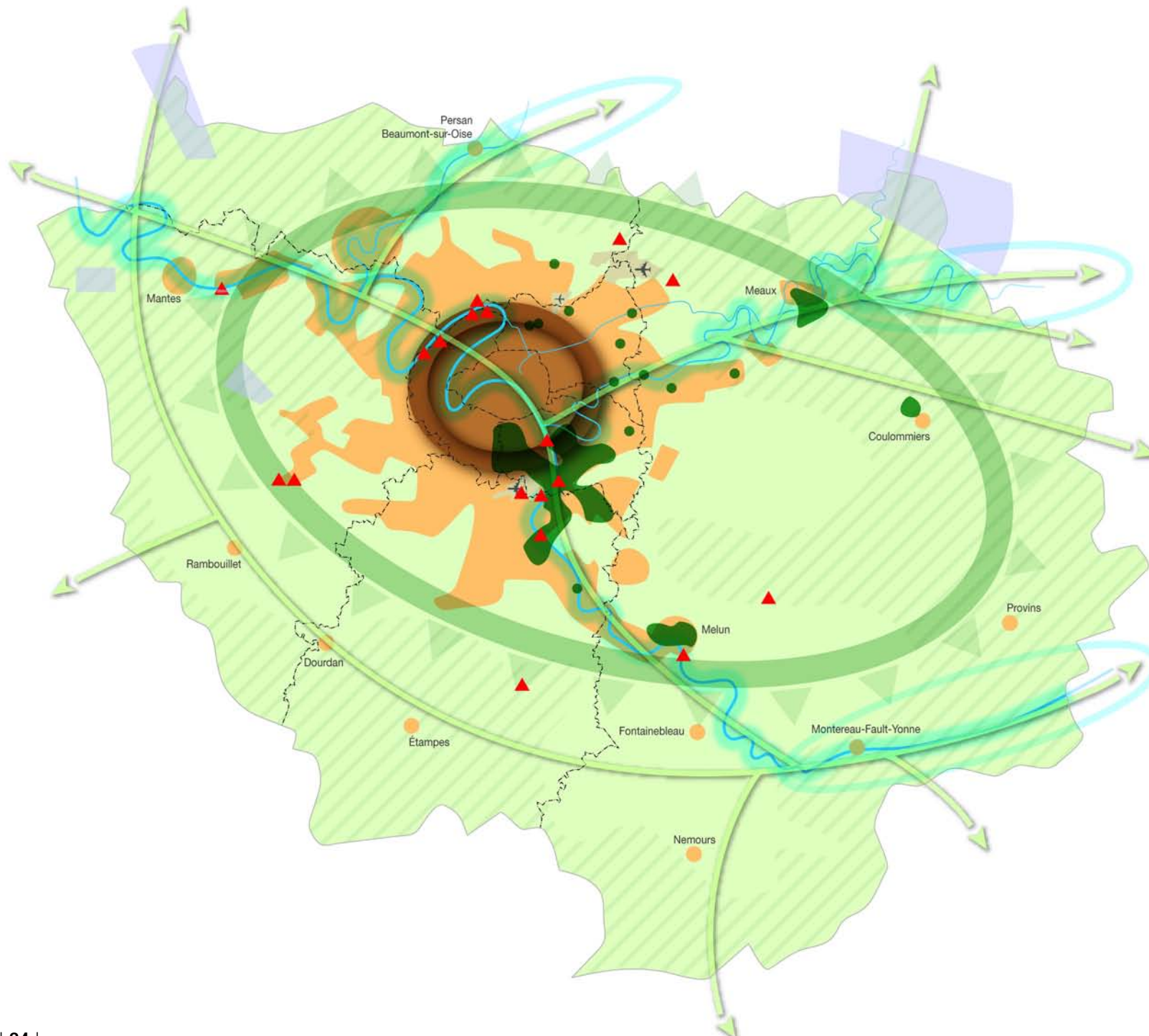
-  encourager le développement de l'énergie éolienne
-  encourager la valorisation de la biomasse à des fins énergétiques

#### Consolider l'approvisionnement énergétique

-  dépôts pétroliers stratégiques
-  protéger les stockages souterrains de gaz existants

### Prévenir des impacts du changement climatique

-  prévenir des inondations, réduire la vulnérabilité
-  préserver les grandes zones d'expansion des crues et soutenir les actions interrégionales de prévention des crues
-  valoriser le végétal en ville
-  considérer le caractère stratégique des espaces ruraux (stockage du carbone, infiltrations, maîtrise du ruissellement, productions agricoles de proximité...)
-  préserver les possibilités de migration des espèces animales et végétales par le maintien des corridors écologiques



## 1.2 Anticiper et répondre aux mutations ou crises majeures, liées notamment au changement climatique et au renchérissement des énergies fossiles

Au cours de la période de mise en œuvre du SDRIF, l'Île-de-France sera confrontée à deux évolutions majeures, qui auront des répercussions fortes et durables sur son attractivité économique, sa cohésion sociale et sa qualité environnementale :

- ▶ le changement climatique, conséquence d'un réchauffement global de l'atmosphère terrestre (de 1,5 à 6°C à l'horizon 2100) résultant de l'accumulation et de l'accroissement des émissions de gaz à effet de serre (principalement dioxyde de carbone, méthane et protoxyde d'azote) par les activités humaines, provenant surtout de la combustion des énergies fossiles carbonées ;
- ▶ le renchérissement des énergies fossiles (pétrole, gaz, charbon), conséquence d'une inadéquation croissante entre une demande mondiale qui devrait continuer à croître et une offre potentielle qui a cessé d'augmenter. Les experts s'accordent à dire que le pic de production de pétrole interviendra entre 2010 et 2025, et le pic du gaz dix ans plus tard.

Ces défis de rang mondial doivent être pris en compte dès à présent et sur le long terme. Ils doivent s'articuler avec le défi présent de la dégradation des écosystèmes régionaux :

- ▶ la pression sur la ressource en eau, à la fois en termes quantitatifs (accroissement des risques sécheresse et inondation) et qualitatifs ;
- ▶ la pression sur la biodiversité, sous l'effet de la disparition, de la modification rapide et aussi du cloisonnement croissant des milieux naturels ;
- ▶ l'imprégnation chimique des milieux (sols, eaux, etc.), c'est-à-dire l'accroissement des concentrations en produits chimiques et la baisse des teneurs en matières organiques (stérilisation) des sols, avec des effets sur la santé humaine ;
- ▶ les tensions socio-économiques, notamment pour l'accès aux ressources et aux emplois, à différentes échelles.

Le changement climatique, s'il se traduit globalement par un réchauffement, se manifestera par des incidences locales très différenciées, avec une aggravation de la fréquence et de l'amplitude des aléas : puissance des tempêtes, violence des pluies, gravité des crues, permanence et intensité des sécheresses, occurrence des canicules et éventuellement des pics de froid... Ces incidences varieront en fonction de l'ampleur de la hausse des températures moyennes au niveau mondial. Le développement de l'Île-de-France a été grandement favorisé par son climat tempéré, et c'est ce caractère qui est menacé. Le changement climatique aura des

conséquences plus ou moins graves dans de nombreux secteurs : fragilisation de la biodiversité et des écosystèmes, dépérissement d'essences forestières, baisse de la productivité des espaces agricoles, dégradation des sols, incertitudes sur la ressource en eau, augmentation des catastrophes naturelles... mais aussi sur l'ensemble des activités économiques, les équilibres sociaux, la qualité de vie et la santé humaine. Les conséquences financières seront très lourdes, elles pourraient même retarder le développement (entre 1975 et 2005, le coût annuel des événements climatiques a été multiplié par 15 en Europe ; le coût de la canicule de l'été 2003 en France a dépassé 10 milliards d'euros). D'un point de vue social, ces événements frapperont avec d'autant plus d'acuité les populations les plus modestes et les plus fragiles. L'organisation de la société croît en complexité mais aussi en vulnérabilité à ces aléas climatiques, avec par exemple l'augmentation du nombre de personnes et du volume des biens en zones inondables.

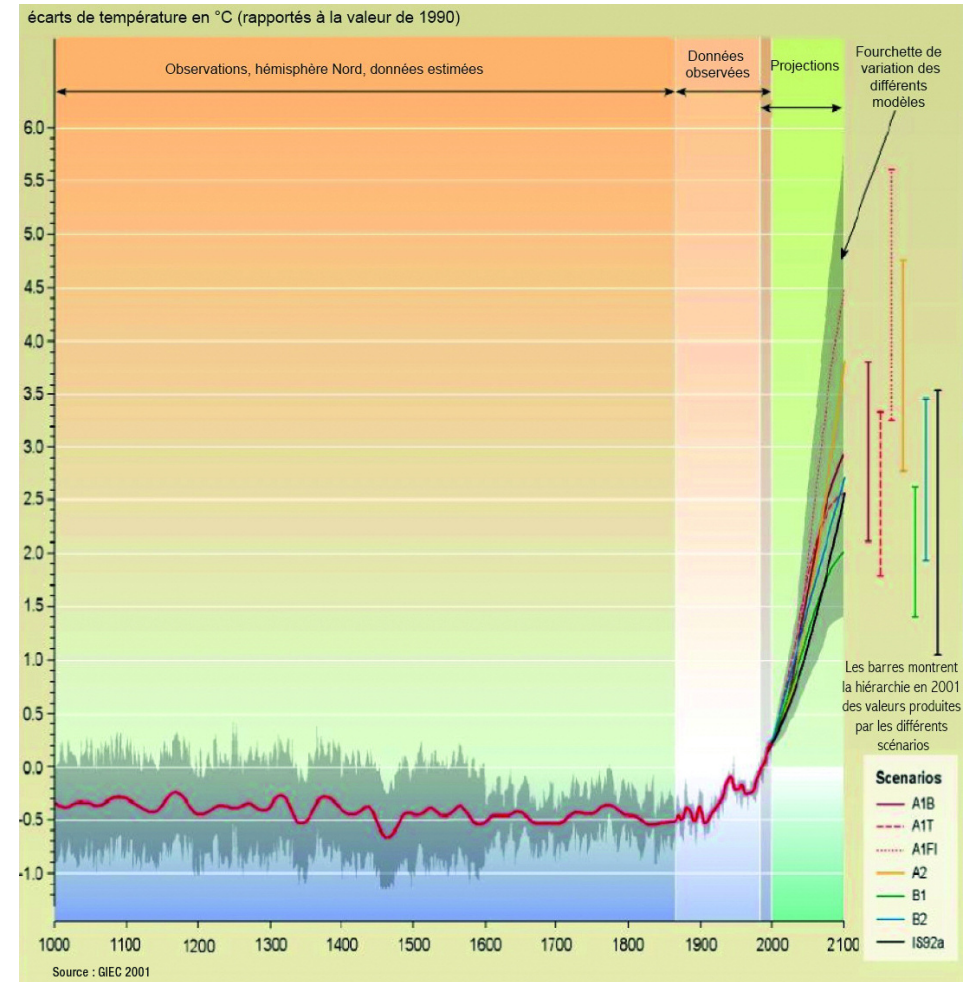
Relever le défi du changement climatique au niveau régional impose de réduire les émissions régionales de gaz à effet de serre, ainsi que de renforcer la robustesse de la région face aux aléas climatiques locaux par un aménagement adapté, et ce, dans une vision prospective conduite avec les régions voisines. La robustesse d'un « système » désigne à la fois sa capacité de résistance aux perturbations et sa capacité de retour rapide, après perturbation, à l'état d'équilibre. Le système francilien doit pouvoir vivre ces crises et, au-delà, conserver ou retrouver rapidement sa capa-

cité évoluer afin de s'inscrire dans un développement et un aménagement durables, tant économique, social qu'environnemental.

L'  le-de-France est une métropole relativement compacte, ce qui lui assure déjà une certaine performance environnementale et énergétique grâce à sa densité urbaine, avec une part de logement collectif très importante, et grâce à son système de transports collectifs :

- l'  le-de-France (19 % de la population et 2 % du territoire nationale) ne pèse « que » 15,8 % de la consommation nationale d'énergie et 9 % des émissions nationales de gaz à effet de serre sur son territoire (hors transports aériens) pour 19 % de la population et 29 % du produit intérieur brut national. Ce chiffre d'émissions relativement faible s'explique par les vertus de la densification avec un parc d'habitat collectif conséquent et accompagnée par des réseaux de transports collectifs lourds. La part d'émissions imputables aux transports (hors aérien) est plus faible que la moyenne nationale ;
- grâce à la compacité de l'agglomération métropolitaine, le territoire régional comprend encore 51 % d'espace agricole et 24 % d'espace forestier, soit pratiquement les mêmes proportions que la moyenne nationale pour la première région urbaine de France. Le maintien de ces espaces naturels et sa situation au cœur du carrefour biogéographique du Bassin parisien permet à l'  le-de-France de présenter une biodiversité remarquable.

## Variation des températures terrestres de surface : de l'an 1000 à 2100



L'agglomération centrale a cependant perdu de sa compacité, avec un certain étalement urbain se faisant sentir jusque dans les bourgs et villages au cours des années 1980 et 1990. Les efforts de modération de la consommation d'espace, de sobriété et d'efficacité énergétiques, et de réduction des émissions de gaz à effet de serre doivent être poursuivis et accentués, en vue notamment de respecter les engagements français de Kyoto et suivants. De plus, il importe de contrecarrer d'autres tendances négatives, lourdes de conséquences pour l'écosystème régional, telles que le fractionnement et le cloisonnement croissant des espaces agricoles, forestiers et naturels, l'imperméabilisation des sols de l'agglomération centrale, la dégradation de la ressource en eau et l'augmentation de la vulnérabilité de l'urbanisation au risque d'inondation.

### ■ Contribuer à l'effort international de division par quatre des émissions de gaz à effet de serre (GES) : une région responsable

Un changement climatique est inéluctable, même si les émissions de gaz à effet de serre pouvaient être stabilisées aujourd'hui. En revanche, l'ampleur de ce changement est encore maîtrisable, c'est pourquoi il importe d'agir dès maintenant. Pour limiter l'emballage climatique, nombre de pays industrialisés, dont ceux de l'Union Européenne et le

Japon, ont approuvé politiquement la recommandation des climatologues de ne pas dépasser 2°C d'élévation de la température moyenne du globe. Pour cela, il faut diviser par deux les émissions mondiales en 2050, ce qui représente une division par quatre des émissions moyennes des pays industrialisés (le « facteur 4 ») et une stabilisation des émissions des principaux pays en développement par rapport aux niveaux de 2005. L'Île-de-France se fixe d'atteindre cet objectif « facteur 4 » avant 2030.

L'aménagement urbain, les évolutions technologiques (efficacité énergétique du bâti, réduction des émissions issues des activités économiques, transports propres...) et les comportements des citoyens (achats responsables, bonne gestion des déchets, diminution de la vitesse et utilisation des transports collectifs et des modes de transport doux...) recèlent les plus fortes marges de progrès.

Le profil régional d'émissions de gaz à effet de serre permet de cibler les principaux leviers d'action, qui se situent d'abord dans les secteurs de l'habitat et du tertiaire (38 % des émissions à eux deux), et dans le secteur des transports (27 % des émissions pour le seul transport routier).

L'Île-de-France s'inscrit dans l'objectif international du « facteur 4 » et s'attache à y contribuer par l'organisation spatiale et urbaine inscrite dans le SDRIF et par une ambitieuse politique de transports collectifs.

L'aménagement urbain peut contribuer durablement à réduire les émissions de gaz à effet de serre, en particulier par une réduction

de l'utilisation de véhicules motorisés. Le modèle à adopter pour ce faire est la ville de la proximité spatiale et temporelle. Il s'agit de renforcer la compacité de l'armature urbaine régionale et de faire le choix, pour les réseaux de transports, d'un développement très prioritaire des transports collectifs et, pour le transport de marchandises, des modes économes en énergies fossiles (fret fluvial et ferroviaire). De plus, la ville compacte favorise les modes doux de transport. Pour en obtenir le gain maximum, il faut aussi, dans les opérations d'urbanisme, promouvoir les localisations et les densités permettant d'accéder au réseau régional de transports collectifs d'une part, ainsi que la mixité des fonctions et l'équilibre habitat/activités permettant de rapprocher le logement et l'emploi, les équipements, les services et les loisirs d'autre part, sans oublier les réseaux de liaisons vertes et circulations douces.

Ces dispositions sont à compléter par :

- ▶ le recours aux techniques de construction, de réhabilitation et de gestion favorisant les économies d'énergies voire la fixation du carbone (filiale bois d'œuvre) ;
- ▶ le développement des énergies renouvelables, notamment non carbonées, pour lesquelles l'Île-de-France dispose d'un potentiel certain : la géothermie, l'énergie solaire et l'énergie éolienne. Le potentiel offert par la biomasse est aussi à valoriser.

## ■ Réduire la vulnérabilité au renchérissement des énergies fossiles : une région anticipatrice

Dans un contexte énergétique nouveau, où l'accès à l'énergie se fait à un coût beaucoup plus élevé, il faut penser autrement les liens entre aménagement et déplacements, engager une offre renouvelée de transports collectifs en Île-de-France.

La Seine, la Marne, l'Oise ou l'Yonne, ainsi que les canaux, constituent un potentiel remarquable et stratégique pour le transport des granulats, déchets et autres matériaux, ainsi que pour l'accueil sur leurs berges des activités productives.

La réduction massive de l'utilisation des énergies fossiles contribuera à la robustesse de la région en réduisant la dépendance du « système francilien » vis-à-vis du pétrole, du gaz et du charbon. Toutes les sources d'énergies renouvelables méritent d'être développées : la valorisation des différentes formes de la biomasse (bois énergie, cultures énergétiques, biogaz...) ainsi que la géothermie, le solaire et l'éolien.

Toutes les constructions devront dépasser le pic pétrole et le pic gaz, et de plus supporter des crises climatiques (performance énergétique, isolation, conception bioclimatique). L'éloignement des activités productives et l'étalement urbain sont à maîtriser à cause de leurs incidences sur les déplacements des biens et des personnes, sur la consommation

d'énergie, sur la production de gaz à effet de serre, sur le morcellement des espaces et la dégradation des écosystèmes, sur les coûts d'équipement et d'entretien des réseaux, de construction d'équipements publics... mais aussi en termes de coût social. Dans un souci de « robustesse sociale », la réduction de la vulnérabilité des ménages modestes réclame notamment la production d'une offre importante de logements sociaux, économes en énergie, accessibles dans les secteurs géographiques les mieux desservis par les transports collectifs.

Les avancées technologiques peuvent être des leviers d'amélioration très importants (elles l'ont montré par exemple pour la pollution atmosphérique) mais l'organisation de l'espace et des fonctions urbaines reste le meilleur garant des capacités d'adaptation futures.

## ■ Contribuer à réduire la vulnérabilité de la ville et des écosystèmes régionaux face au changement climatique : une région robuste

Renforcer la robustesse aux aléas climatiques, c'est renforcer la robustesse générale du « système francilien ». Dès lors, il faut penser différemment l'aménagement et l'urbanisme pour préserver et utiliser rationnellement les ressources vitales, au premier rang desquelles l'espace et les sols, prévenir et se protéger des risques, construire durablement. Limiter les impacts du changement climatique

global sur le territoire régional, c'est :

- ▶ s'attacher à la réduction de la vulnérabilité des espaces et du fonctionnement urbain face aux risques, particulièrement les risques d'inondation par débordement de rivières et par ruissellement des eaux pluviales ;
- ▶ conforter le maillage des réseaux de transport d'énergie, promouvoir un approvisionnement multi-énergie et, d'une manière générale, augmenter la résistance des équipements et des infrastructures ;
- ▶ reconnaître et renforcer le caractère stratégique de la couverture végétale, en particulier de l'ensemble des espaces boisés régionaux et de la trame verte d'agglomération ;
- ▶ garantir la fonctionnalité des espaces agricoles, forestiers et naturels en évitant leur morcellement et en préservant les continuités et les liaisons indispensables à leur valorisation, à la réduction de leur vulnérabilité, à leur possibilité d'évolution et à l'adaptation de leur gestion ;
- ▶ maintenir la biodiversité au travers d'un réseau d'espaces naturels, avec la préservation, voire la reconstitution de grands corridors écologiques fonctionnels, notamment interrégionaux, pour permettre la migration des espèces qui le peuvent.

Il importe aussi de prévenir les pénuries de ressources vitales (eau, matières premières, énergie, produits alimentaires...), en quantité et en qualité, par le maintien du potentiel régional de productions agricoles et sylvicoles, par l'accessibilité aux matériaux, par la diversification des sources d'approvisionne-



ment, par le renforcement et l'interconnexion des réseaux d'approvisionnement, par le rapprochement de la production ou du stockage des lieux de consommation (agriculture urbaine et périurbaine, énergie), par la gestion économe, rationnelle et partenariale des ressources stratégiques (nappes aquifères de l'Albien et du Néocomien...).

Les écosystèmes fournissent gratuitement des ressources essentielles comme un air de qualité, de l'eau, des sols productifs ou encore des matières premières, et régulent le système atmosphérique permettant de limiter l'effet de serre. Dans le contexte mondial de la « sixième extinction » de la biodiversité à laquelle est associée la dégradation des principales fonctionnalités des écosystèmes, cet enjeu est essentiel en termes de qualité de vie et en termes économiques.

Les surcoûts de renaturation ou de traitement pour accéder à des ressources de qualité (eau, air, sol) liés à une trop faible prise en compte de ces fonctionnalités écologiques conduiraient au renforcement des inégalités sociales et territoriales et viendraient peser sur les capacités de développement.

L'effort doit porter sur l'intégration de cet enjeu dans tous les secteurs de la planification : transport, construction, développement économique. Pour réussir le renforcement de la robustesse régionale, il convient de maintenir et développer les continuités écologiques et de renforcer les fonctionnalités écologiques de la structure du système régional des espaces ouverts en étroite liaison avec les zones urbanisées. Le maintien des espaces ouverts de qualité est essentiel.

## ■ Une réponse globale : la ville compacte économe en ressources, particulièrement en espace et en énergie

L'espace est reconnu comme une ressource limitée, et son économie est recherchée pour conserver des espaces naturels et agricoles en Île-de-France. Cette ressource est non ou peu renouvelable, compte tenu de la très faible réversibilité de l'usage des sols.

La densification est le moyen de réaliser une agglomération compacte économe en espace. Accompagnée d'un développement des transports collectifs de qualité et des modes doux de déplacement, elle permet d'améliorer l'efficacité environnementale et énergétique. Pour être acceptée, la densification devra intégrer des espaces ouverts urbains (espaces naturels, continuités biologiques, parcs, squares, jardins publics...). Bien menée, elle est un facteur de qualité de la vie urbaine, avec la proximité de services qu'elle peut offrir, sans oublier une meilleure gestion du temps. L'effort de densification doit porter non seulement sur le logement, mais aussi sur l'ensemble des fonctions urbaines.

Le SDRIF, cherche à accueillir l'essentiel de la croissance urbaine dans les territoires urbains déjà constitués, particulièrement dans ceux bien desservis en transports collectifs. Pour conduire à une densification raisonnée, pleinement cohérente avec le contexte dans lequel elle s'effectue, et ayant

le plus fort effet de levier sur la mobilité automobile, le SDRIF souhaite promouvoir le principe de la ville compacte, par opposition à la ville étalée ou diffuse. Il s'appuie tout à la fois sur les potentiels offerts par la faible densité actuelle de nombreux secteurs de l'agglomération, le renouvellement urbain, l'utilisation optimale des disponibilités foncières et des zones mutables, la valorisation des quartiers de gares. Au-delà de la densification, raisonnée, adaptée au contexte social et urbain et à ses contraintes, la notion d'« intensification urbaine » exprime l'offre globale de transports, d'équipements et de services, de densité d'emplois, qui doit l'accompagner. Elle exprime aussi la recherche d'une plus grande mixité sociale et fonctionnelle dans les tissus urbains.

La capacité à penser, anticiper et vivre collectivement des mutations majeures sera demain une composante essentielle de l'attractivité des grandes régions mondiales, et au-delà des contraintes, sera une opportunité d'innovation et de création.




L'importance des mutations environnementales et de leurs conséquences probables oblige à s'engager dès maintenant dans des actions qui, reportées à plus tard, risqueraient de peser encore plus économiquement et socialement.

## Développer l'emploi, l'excellence économique et le rayonnement international de l'Île-de-France




### Consolider un ensemble de pôles économiques forts, identifiables et attractifs à l'international

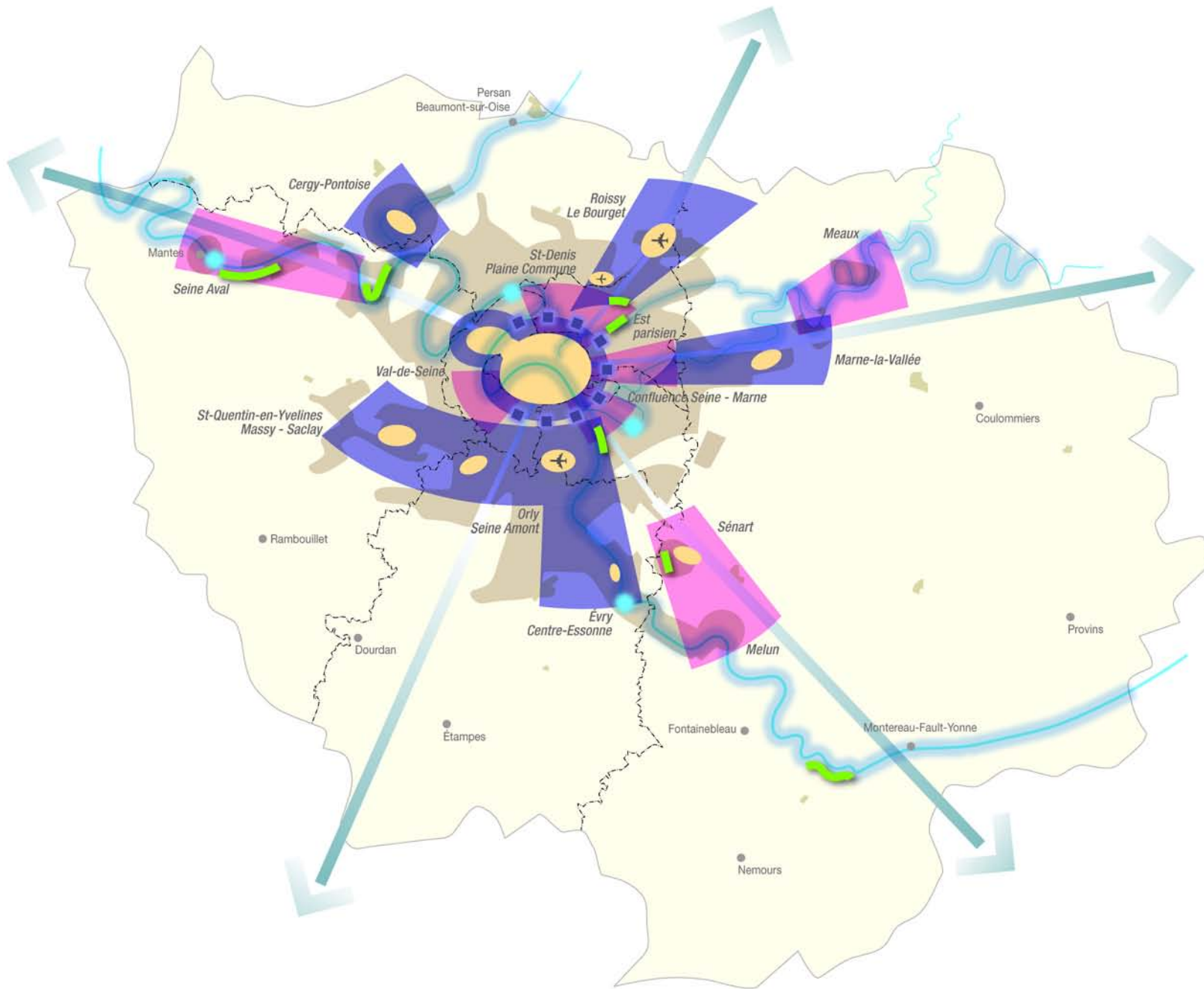
-  pôle d'échanges, d'affaires et de recherche de rayonnement international à développer
-  axe d'échanges internationaux à intensifier

### Structurer l'espace francilien autour de territoires moteurs de développement et de rayonnement économique international

-  territoire de rayonnement économique international à conforter
-  territoire moteur de développement économique régional à faire monter en puissance
-  réseau de pôles tertiaires à structurer

### Favoriser l'émergence de nouvelles filières participant à l'excellence francilienne et contribuant à la diversité des emplois

-  pôle d'excellence regroupant des activités liées à l'environnement de renom international à créer
-  promouvoir l'accueil d'activités économiques en lien avec le fleuve
-  plate-forme fluviale internationale à créer ou à intensifier



## 1.3 Développer une Île-de-France dynamique maintenant son rayonnement mondial

Le SDRIF, en articulation avec les orientations économiques définies par le Schéma régional de développement économique (SRDE), renforce le développement économique et le rayonnement international de l'Île-de-France. La vitalité de l'économie francilienne dépendra de ces deux facteurs intimement liés qui sont la compétitivité des entreprises et l'environnement urbain dans lequel elles évoluent. De cette vitalité découlera sa capacité de créer 28 000 nouveaux emplois par an et jusqu'à 40 000 emplois en conjoncture favorable, comme le prévoit le SRDE pour les cinq ans à venir. De plus en plus, la qualité de l'environnement urbain et la maîtrise des grands équilibres en termes de cohésion sociale, de déplacements et de respect de l'environnement seront au cœur de l'attractivité de Paris et de l'Île-de-France.

Comme c'est le propre des grandes régions capitales, l'Île-de-France, du fait de la taille de son marché, génère une richesse économique qui bénéficie à l'ensemble du pays. Cette création de richesse est la clef de l'emploi et la condition pour atteindre l'objectif d'au moins 700 000 emplois supplémentaires dans la région en 2030.

### ■ Anticiper les mutations économiques par une stratégie territoriale

Conjuguer une ambition économique forte et la demande sociale et environnementale des Franciliennes et Franciliens constitue le défi que la Région, en association avec ses partenaires, entend relever dans un projet partagé d'aménagement pour les vingt-cinq prochaines années.

Quatre tendances majeures vont notamment influencer sur le système productif francilien et nécessitent aujourd'hui de redessiner les contours d'une nouvelle géographie économique pour une métropole du XXI<sup>e</sup> siècle :

- ▶ l'intégration accrue de l'Île-de-France à une économie mondiale élargie avec l'arrivée de nouvelles puissances ; ce changement d'échelle, qui a entraîné l'internationalisation des entreprises, l'ouverture de nouveaux marchés et l'intensification des échanges, a pour corollaire une plus grande volatilité de certaines fonctions de production et de services, y compris à forte valeur ajoutée ;
- ▶ la transition vers l'économie de la connaissance, qui place les activités liées au savoir, à l'innovation et à la créativité au cœur du processus de création de richesse ; les métropoles bénéficiant d'une main-d'œuvre hautement qualifiée en tireront un élément clef de leur dynamisme économique ;
- ▶ la poursuite de la tertiarisation des fonc-

tions, alimentée par l'hybridation des activités tertiaires et industrielles, le développement des services aux entreprises et des fonctions décisionnelles qui prennent le pas sur les tâches administratives ou d'exécution ;

- ▶ l'émergence de nouvelles activités, celles notamment liées aux besoins de la société (vieillesse de la population, demandes en matière de sécurité, attentes dans le champ des loisirs...), à l'augmentation des échanges et au renforcement des préoccupations environnementales qui sont autant de nouveaux gisements d'emplois diversifiés.

La stratégie territoriale d'accueil des activités économiques du SDRIF vise à anticiper et à tirer parti des mutations économiques à venir qui constituent autant de défis et d'opportunités pour l'Île-de-France.

L'ambition est bien de composer avec la métropolisation et la mondialisation, tout en limitant leurs effets négatifs potentiels (ségrégation, congestion, pollution, insécurité, coûts fonciers élevés, dégradations environnementales...).

Le principal axe de cette stratégie est de valoriser, à partir du rayonnement parisien, les pôles économiques spécialisés où s'organisent les fonctions de grande métropole et d'en organiser la complémentarité en réseau : quartiers d'affaires, carrefours d'échanges, lieux de recherche et d'innovation ou pôles touristiques. Ils sont les principaux leviers de la valorisation territoriale qui

doit être mise en œuvre. La structuration de l'espace régional autour de ces territoires moteurs ne peut pas se faire au prix de la marginalisation de certains pans de l'espace francilien et de la mise à l'écart d'une partie de ses ressources humaines. Le fonctionnement en système de l'économie francilienne donne un rôle à jouer à chacune des composantes du territoire. Dans les secteurs en reconversion notamment, il doit conduire à des actions de requalifications couplées à des stratégies ciblant l'accueil d'activités d'avenir comme les éco-industries, les industries créatives, de nouvelles formes de l'économie résidentielle.

Dans un contexte européen très concurrentiel, les interdépendances entre l'Île-de-France et les régions voisines vont désormais de pair avec une coopération entre elles autour de leurs pôles de compétitivité respectifs, en matière d'innovation, de recherche et d'enseignement supérieur. La valorisation des complémentarités et des synergies représente un élément fort d'attractivité internationale et est de nature à permettre le maintien du dynamisme régional vis-à-vis d'autres régions européennes.

En lien avec l'ambition d'un développement durable, l'heure est désormais à l'optimisation de l'existant plus qu'à la création de pôles économiques *ex nihilo*. Le SDRIF marque le passage d'une phase d'expansion à une phase de renouvellement, d'une logique quantitative à une logique qualitative.

## ■ **Consolider un ensemble de pôles économiques forts, clairement identifiés et attractifs à l'international**

La diversité, la taille du tissu économique parisien et francilien, sa capacité d'attirer des talents constituent ses grandes richesses. Elles lui confèrent un statut de ville « globale » au même titre que Londres, Tokyo ou New York. Principaux moteurs de la croissance, ces grandes métropoles sont de plus en plus en interconnexion et en concurrence pour une part de plus en plus importante de leurs activités, notamment pour l'accueil de centres décisionnels et d'activités de pointe. Or, la métropole francilienne souffre, entre autres, d'une visibilité insuffisante de ses grands pôles d'affaires, excepté Paris-La Défense, ou de ses centres de recherche.

Conservier une diversité économique en Île-de-France est une nécessité, y compris au sein de la ville capitale qui assure un rôle spécifique dans le système polycentrique francilien. Elle ne doit pas être opposée à l'impératif de promouvoir ses pôles d'excellence qui sont autant d'atouts pour maintenir sa place sur la scène internationale, face à une concurrence de plus en plus aiguë, et pour tirer l'ensemble du développement économique. Ces polarités économiques répondent à la propension qu'ont les entreprises à se regrouper pour bénéficier des effets d'agglomération. Cette tendance à la polarisation qui caractérise les activités à forte valeur ajoutée et qui s'opère dans le cœur de

l'agglomération, dans les zones technopolitaines ou sur les carrefours d'échanges, ne résulte pas seulement d'un mécanisme spontané. L'action publique y joue un rôle ; c'est pourquoi le SDRIF place la structuration de pôles puissants au cœur de son projet d'aménagement, en affichant sa volonté de :

- ▶ redimensionner les quartiers d'affaires centraux pour renforcer leur valeur d'image emblématique du rayonnement international de Paris et de l'Île-de-France et de mettre en réseau les pôles tertiaires aux moyens d'une desserte performante en transports collectifs, grâce, notamment, au projet de rocade « Arc Express » ;
- ▶ désigner des territoires de recherche et d'innovation où les synergies entre le monde des entreprises et celui de la recherche seront optimisées ;
- ▶ développer et renforcer le rayonnement des équipements de haute qualité dans le domaine du tourisme d'affaires pour maintenir Paris et l'Île-de-France au premier rang en matière de congrès et de salons ;
- ▶ renforcer l'offre d'immobilier d'entreprise et d'équipements de rencontres professionnelles sur les pôles aéroportuaires et les nœuds TGV pour en faire de véritables carrefours d'affaires internationaux ;
- ▶ accroître et diversifier l'offre d'immobilier dans les pôles périphériques.

Enfin, l'accessibilité et la mobilité qui sont au cœur de la dynamique métropolitaine seront renforcées par une amélioration des liaisons inter-pôles et internationales ainsi que par le maillage des réseaux de communication à très haut débit.

## ■ **Structurer l'espace francilien autour des territoires moteurs de développement économique**

Les pôles d'activités contribuent à la richesse de la région et à l'attractivité de ses territoires. Mais ces pôles n'irriguent pas suffisamment leur bassin d'implantation et ne sont pas assez connectés à leur environnement proche, notamment par les transports. C'est une des raisons pour lesquelles d'importantes disparités demeurent au sein de la région et celles-ci sont en grande partie imputables à une gouvernance s'exerçant à l'échelle de territoires insuffisamment larges.

Les territoires structurés autour de grandes intercommunalités constituent l'échelle pertinente pour mettre les dynamiques de marché au service de l'emploi et de la cohésion sociale. L'objectif est d'inscrire le développement économique dans une stratégie urbaine qui encourage la diffusion et les effets d'entraînements autour de ces polarités. Ces territoires doivent se doter de pôles de centralité regroupant les fonctions qui font l'activité humaine. C'est aussi à leur échelle que doit s'articuler, par une offre foncière organisée, la proximité entre les grandes entreprises et le tissu des petites entreprises, elles-mêmes créatrices d'emplois diversifiés. Il s'agit aussi d'offrir un cadre de vie de grande qualité, des facilités de services et des liaisons de transport plus efficaces.

La structuration du territoire francilien autour de grands territoires moteurs de développement doit donc permettre de :

- ▶ donner une assise territoriale large aux polarités ou filières d'excellence par un environnement adapté à leurs spécificités (accueil d'étudiants, de chercheurs, offre résidentielle ciblée, dispositifs de formation, « hinterland » de services économiques connexes, immobilier d'entreprise du type pépinières, incubateurs...) qui fourniront le substrat économique nécessaire à leur réussite ;
- ▶ concilier cohésion sociale et efficacité économique en imposant la diversité sociale et la mixité à l'échelle de ces territoires pour mieux diffuser la richesse économique des pôles moteurs, jouer la complémentarité économique et lutter contre l'exclusion sociale ;
- ▶ tendre vers une plus grande autonomisation en regroupant, au sein d'une même entité territoriale, pôles de vie et pôles économiques qui font la qualité de vie recherchée par les Franciliennes et Franciliens.

### ■ Encourager l'émergence de filières participant à l'excellence francilienne et contribuant à la diversité des emplois

L'enjeu est d'encourager, de rendre plus lisible et de prévoir aujourd'hui les conditions d'accueil des nombreuses filières qui offriront les emplois de demain et qui garantiront un développement économique équilibré sur l'espace régional. Le maintien de cette diver-

sité doit permettre au système productif francilien de faire face aux aléas d'une économie mondialisée soumise à de fortes fluctuations cycliques.

Le SDRIF entend mettre en place une politique d'accueil volontariste pour le développement d'activités en lien avec :

- ▶ l'augmentation des échanges, qui impose une organisation logistique visant à optimiser les flux dans un contexte de renchérissement de l'énergie et à privilégier le fret fluvial qui est appelé à jouer un rôle crucial pour l'approvisionnement, ainsi que les sites multimodaux et la logistique urbaine ;
- ▶ la protection de l'environnement qui est appelée à devenir l'un des secteurs économiques phares de l'Île-de-France. La diversité des filières économiques présentes en Île-de-France et la taille de son bassin de consommation sont des atouts pour favoriser l'émergence de nouvelles filières et encourager leur inscription territoriale ;
- ▶ la construction de l'éco-région, qui suscite de nouveaux défis pour les secteurs économiques traditionnels (BTP) et émergents (éco-activités, éco-construction...) ;
- ▶ la valorisation des ressources agricoles vers les marchés alimentaires et non-alimentaires et les perspectives qu'offre, notamment, le développement de la biomasse et des bio-énergies ;
- ▶ la diversification de l'offre touristique vers de nouveaux territoires porteurs de richesses.

Le développement attendu et la professionnalisation des services à la personne ouvrent des perspectives, mais nécessitent de mieux organiser le maillage de cette économie de proximité autour de pôles de services (santé, enseignement...).



# 2

## Les objectifs et orientations pour un développement durable de l'Île-de-France



2.1	Viser 60 000 logements par an pour offrir un logement à tous les Franciliennes et Franciliens .....	p. 47
2.2	Accueillir l'emploi et stimuler l'activité économique, garantir le rayonnement international .....	p. 57
2.3	Promouvoir une nouvelle approche stratégique des transports au service du projet spatial régional .....	p. 71
2.4	Préserver, restaurer, valoriser les ressources naturelles et permettre l'accès à un environnement de qualité .....	p. 93
2.5	Doter la métropole d'équipements et de services de qualité .....	p. 121
	Récapitulatif des orientations du chapitre 2 .....	p. 133

## Réussir une mobilisation solidaire de tous les territoires pour la relance de la construction


### Articuler logements, desserte et qualité urbaine

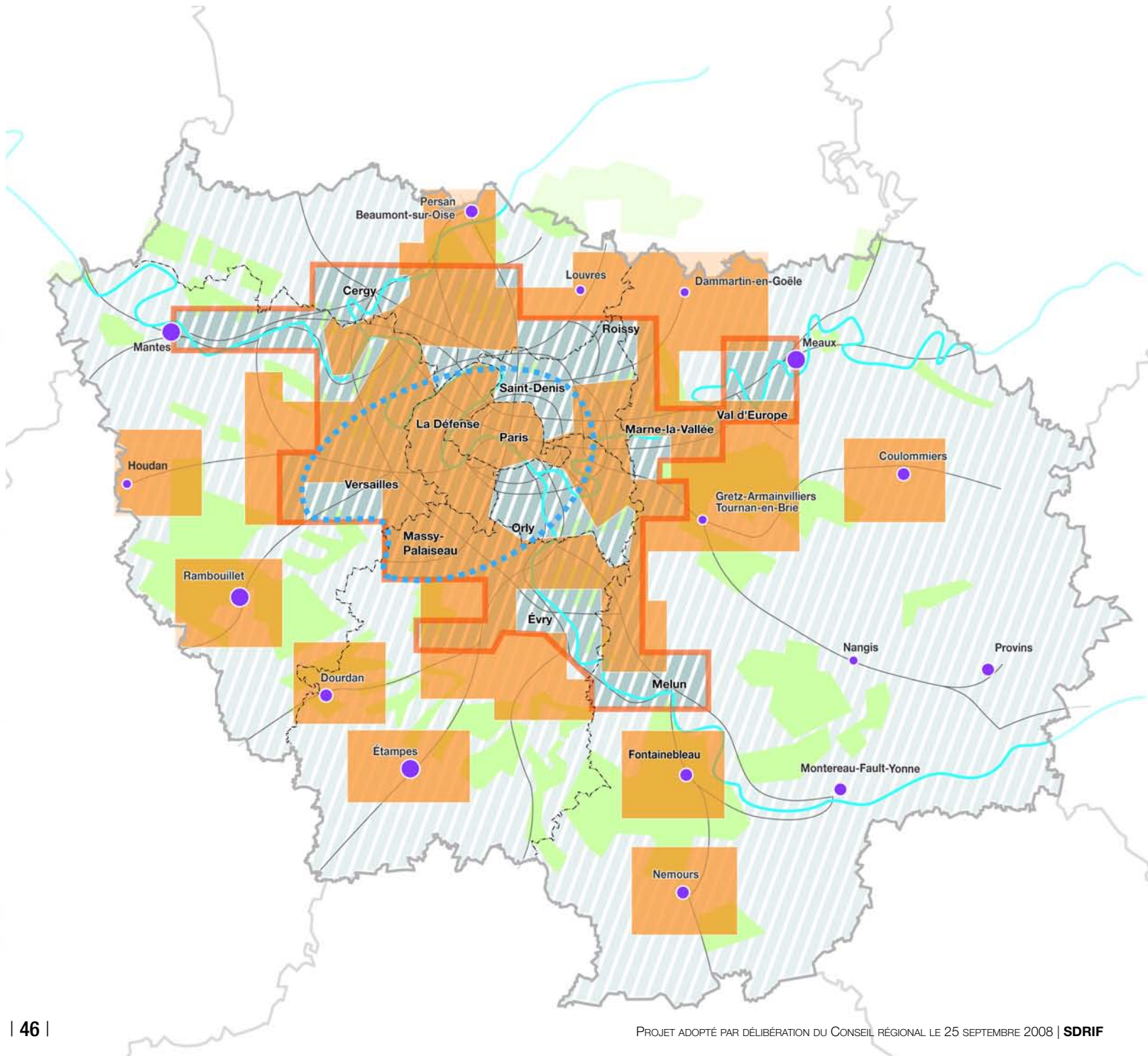
-  secteur d'implantation privilégié du logement
-  secteur d'implantation de logements en réponse aux besoins locaux
-  en confortant les pôles

### Recréer les conditions de la mobilité résidentielle

-  réduire un déficit global en logement social
-  diversifier le parc

### Accompagner la dynamique de bureaux par la construction de logements

-  construction de bureaux conditionnée à celle des logements





Répondre aux urgences sociales, environnementales et économiques pour mieux les dépasser et offrir aux Franciliennes et Franciliens une région robuste, cohérente et de qualité impose de se fixer cinq objectifs pour un développement durable de l'Île-de-France. Viser 60 000 logements par an pour offrir un logement aux Franciliennes et Franciliens d'aujourd'hui et de demain est une première priorité. Accueillir l'emploi, stimuler le développement international et promouvoir une nouvelle politique de transports valoriseront l'image, la qualité de vie et l'attractivité de l'Île-de-France de demain. Préserver, restaurer, valoriser les ressources naturelles et permettre l'accès à un environnement de qualité constitue un objectif essentiel pour la vie des Franciliens. Cela, tout comme la qualité des équipements et services, contribue à réduire les inégalités sociales et territoriales.

## 2.1 Viser 60 000 logements par an pour offrir un logement à tous les Franciliennes et Franciliens

La hausse spectaculaire des niveaux de prix et de loyers pratiqués que rencontre le marché du logement francilien, résulte de l'insuffisance globale de logements face à la croissance continue des besoins. Les volumes

annuels de construction sont nettement inférieurs aux besoins depuis plus de quinze ans et la pénurie de l'offre de logements s'est creusée face à la pression de la demande. Ces tensions se traduisent par la chute de la mobilité résidentielle des ménages. Les classes modestes et moyennes, progressivement exclues du cœur de l'agglomération et de certaines parties du reste de l'agglomération se tournent vers des marchés plus éloignés, sur lesquels elles font également monter la pression. Ces dynamiques entretiennent les tendances de ségrégation sociale et les déséquilibres habitat/emploi qui frappent la région. La baisse sensible de la vacance, à un niveau proche de la fin des années 1960, et la chute du renouvellement immobilier marquent le retour sur le marché de logements auparavant inoccupés et inquiètent sur la qualité et la pérennité des habitations. On a vu resurgir des formes d'habitat précaire que l'on croyait définitivement disparues : réapparition de bidonvilles à proximité des centres urbains ou au cœur de l'agglomération, augmentation des résidents à l'année dans les campings... Il est désormais essentiel de pouvoir répondre aux besoins actuels et la demande future en logement. La concertation menée lors de l'élaboration du SDRIF a permis de faire partager cet objectif de production de 60 000 logements par an à l'ensemble des élus locaux. Le projet régional d'aménagement du territoire a permis d'introduire une politique ambitieuse en matière de densité urbaine et de développement des transports collectifs, qui s'impose désormais comme une solution pertinente au double enjeu de construction

de logements et de limitation de la consommation d'espace. Plusieurs objectifs sont poursuivis :

- ▶ relancer la construction pour détendre le marché du logement ;
- ▶ définir une géographie de la production de logements en faveur de la réduction des inégalités territoriales ;
- ▶ diversifier l'offre de logements pour fluidifier les parcours résidentiels des Franciliennes et Franciliens ;
- ▶ améliorer la qualité et la pérennité du parc existant.

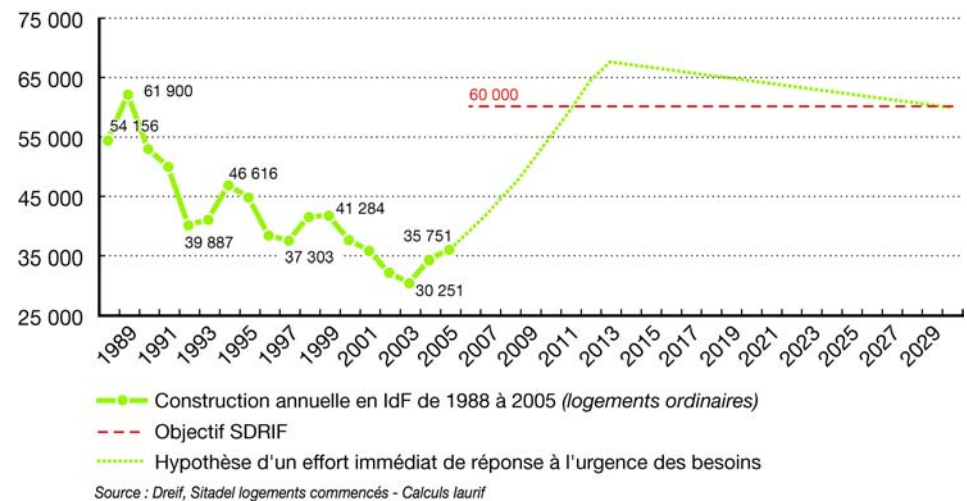
Pour accompagner les projets de nouvelles urbanisations denses en cœur d'agglomération, le projet phare régional, « Arc Express » constitue un des leviers majeurs pour soute-

nir et structurer la production de logements, notamment dans le cœur d'agglomération.

### ■ Construire 1,5 million de logements pour répondre à l'ampleur des besoins

Pour faire face aux besoins des Franciliennes et Franciliens, garantir la qualité de leur résidence principale et compenser le parc de logements qui disparaît chaque année, il est impératif de construire 1,5 million de logements à l'horizon 2030, soit en moyenne 60 000 logements à construire chaque année entre 2005 et 2030.

#### Hypothèse pour atteindre rapidement l'objectif de construction de 60 000 logements par an sur la durée du SDRIF



Cette estimation de 1,5 million de logements à construire à l'horizon 2030 tient compte de quatre facteurs.

**Répondre à la demande des 870 000 nouveaux ménages en 2030**

870 000 logements doivent être construits pour répondre aux besoins estimés à l'horizon 2030, soit environ 35 000 chaque année.

Selon un scénario d'évolution tendancielle de la population francilienne et de ses comportements de cohabitation à l'horizon 2030, calé sur les projections démographiques nationales de l'INSEE, la population francilienne devrait en effet progresser au même rythme que la population française, son poids démographique restant constant. Le nombre de ménages devrait également continuer à augmenter, alimenté par le vieillissement de la population et l'évolution des modes de vie (installations en couple plus tardives, séparations plus fréquentes, multiplication des familles monoparentales ou recomposées).

**Rattraper le déficit de 160 000 logements cumulé depuis 1990**

Tandis que le SDRIF de 1994 prévoyait la construction de 53 000 logements par an, ce sont en moyenne 43 000 logements par an qui ont été réalisés entre 1990 et 2005, soit 10 000 logements de moins chaque année. 160 000 logements doivent être construits à l'horizon 2030, soit près de 6 400 par an, pour compenser le déficit accumulé jusqu'en 2006, qui pèse sensiblement sur la chaîne du logement.

**Maintenir un volant de parc vacant, soit de 90 000 à 150 000 logements**

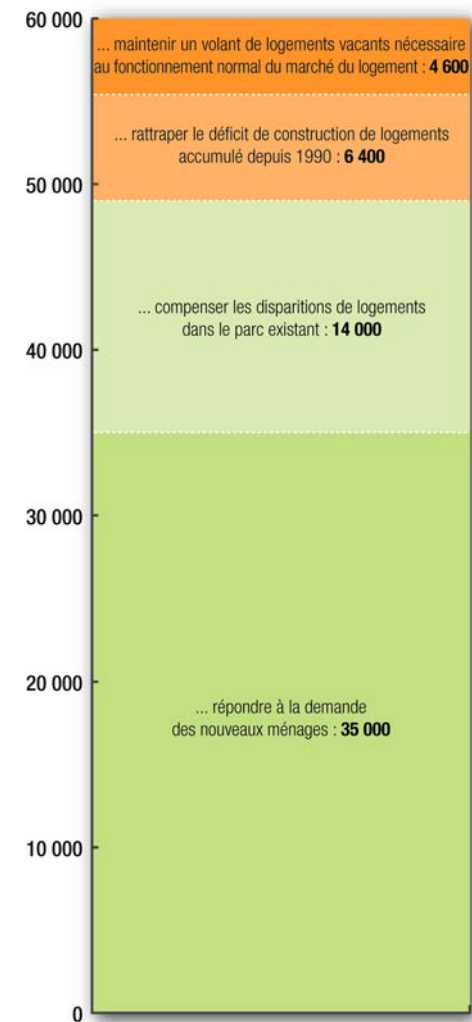
Le parc vacant est, en 2005, à son niveau le plus faible depuis quarante ans. Loin de témoigner de la disparition du parc inconfortable, le recyclage de nombreux logements vacants en résidences principales est plutôt aujourd'hui le fait d'une régression sociale et d'un rétrécissement des choix offerts aux ménages. L'existence d'un volant de logements inoccupés est essentielle au fonctionnement du marché.

Afin de garantir la souplesse et la fluidité du marché, de 90 000 à 150 000 logements doivent être construits pour permettre le maintien de la part de logements vacants entre son niveau actuel et un point supplémentaire à l'horizon 2030, soit au minimum 4 600 logements par an.

**Compenser la disparition de 350 000 logements dans le parc existant**

Depuis 1985, environ un quart de la construction neuve (23 %) sert à compenser les disparitions de logements dans le parc ancien, à la suite de démolitions, de fusions de logements et de changements d'usage (logements en rez-de-chaussée devenant des commerces ou utilisés par des professions libérales...). 350 000 logements doivent ainsi être construits pour compenser les disparitions de logements à l'horizon 2030, soit près de 14 000 logements par an.

**Construire 60 000 logements par an en Île-de-France entre 2005 et 2030 pour...**



## ■ Rééquilibrer la géographie du logement pour réduire les inégalités territoriales

▮ Afin de favoriser un développement harmonieux de la région, chaque territoire doit pouvoir à ses besoins locaux, en matière de logement, mais aussi participer à la réponse des besoins métropolitains et à la réduction des inégalités sociales et territoriales au sein de l'espace francilien. ▮

La localisation de la construction de logements doit contribuer à la réduction des disparités des taux d'emplois, à l'harmonisation des conditions de vie des Franciliennes et Franciliens et au rééquilibrage de la répartition du parc social.

### Réduire les déséquilibres habitat/emploi

Les déséquilibres habitat/emploi que connaît le territoire régional se traduisent par de fortes inégalités de revenus entre les communes franciliennes, par des flux importants de migrations alternantes des actifs, contradictoires avec la recherche d'un développement durable de la région, et par des difficultés de recrutement pour les employeurs.

Tout en reconnaissant le rôle moteur du pôle d'emploi de Paris et des grands quartiers d'affaires du cœur d'agglomération, la recherche d'un meilleur équilibre habitat/emploi doit être visée.

Pour cela, les collectivités porteuses de projets de développement économique définiront des objectifs en matière d'habitat cohérents avec la demande des actifs induite par ces

projets. Le logement doit répondre aux besoins générés par le développement économique des territoires, sans creuser les déséquilibres en termes de taux d'emplois constatés au sein du territoire régional.

▮ Dans les territoires porteurs d'un développement économique riche en emplois, la croissance de l'offre de locaux destinés à l'activité doit être accompagnée d'une augmentation proportionnelle de l'offre de logements, en articulation avec l'offre de services et d'équipements, afin de limiter les besoins de déplacements. ▮

Dans les quartiers historiques des affaires de Paris, la modernisation du parc de bureaux favorisera la transformation d'une partie de celui-ci en logements locatifs sociaux.

### Articuler logement, desserte et qualité urbaine

La volonté de promouvoir une croissance urbaine durable, dense et compacte, conduit à promouvoir la construction d'un habitat économe en consommation d'espace et d'énergie. La relance de la construction doit être accompagnée et soutenue par l'amélioration de la qualité urbaine et environnementale, tant dans les opérations d'extension urbaine que dans celles en renouvellement.

Pour cela, les choix d'urbanisme et les politiques locales de l'habitat doivent encourager la mixité fonctionnelle des territoires, promouvoir une production de logements articulée avec l'offre de transports, de services et d'équipements et privilégier des projets associant des espaces verts et publics de qualité à une offre de logements diversifiée.

### Optimiser et intensifier l'usage des ressources foncières au service du logement

▮ Afin de permettre la réalisation de l'objectif de construction de 60 000 logements chaque année et de favoriser une meilleure régulation des prix fonciers, les prévisions et décisions d'urbanisme doivent favoriser la mobilisation optimale des différentes ressources foncières en faveur du logement (voir à ce sujet les hypothèses quantitatives du chapitre 3.1).

Pour cela, elles doivent viser à :

- planifier des espaces d'extension urbaine maîtrisée ;
- favoriser le développement de grandes opérations en zones urbaines ;
- favoriser la mutabilité et la densification des terrains dans les tissus urbains existants (exploitation des friches et des enclaves urbaines...).

Sur ces différents espaces, les prévisions et décisions d'urbanisme doivent favoriser le développement d'une offre urbaine de qualité, proposant une part affectée à l'habitat ainsi que des densités plus élevées que celles existantes, dans le respect des orientations énoncées dans le chapitre 3.3. ▮

### Définir des objectifs prévisionnels départementaux

Les départements doivent porter chacun une part de l'effort régional de relance de la construction. Des objectifs de construction de logements ont été déclinés à l'échelle départementale en appliquant les principes de localisation énoncés dans la géographie du logement, dans le respect des orientations du SDRIF et du projet spatial régional.

La répartition départementale de l'objectif régional de 60 000 logements à construire chaque année est définie en deux temps :

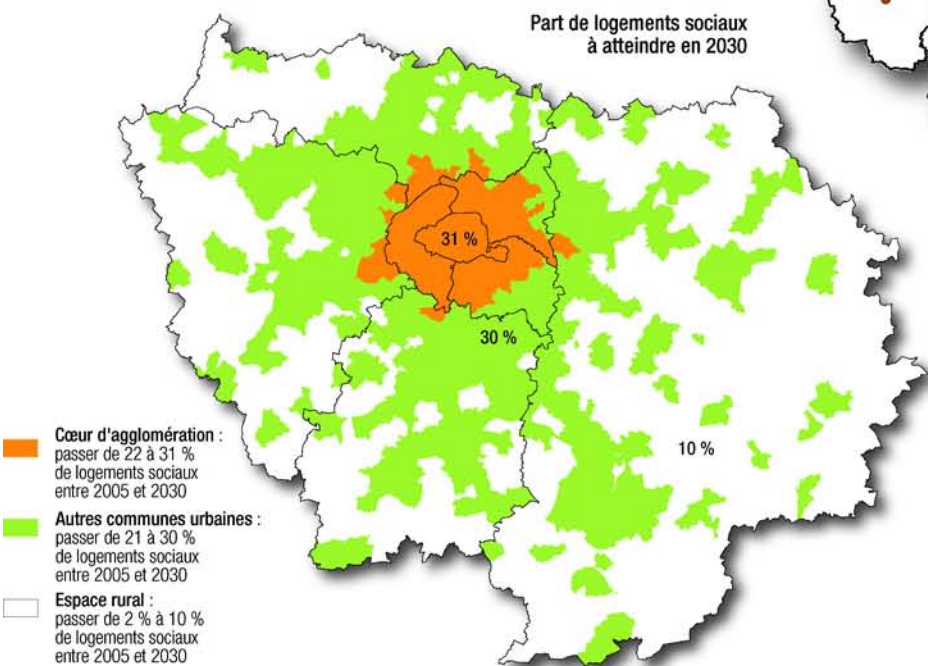
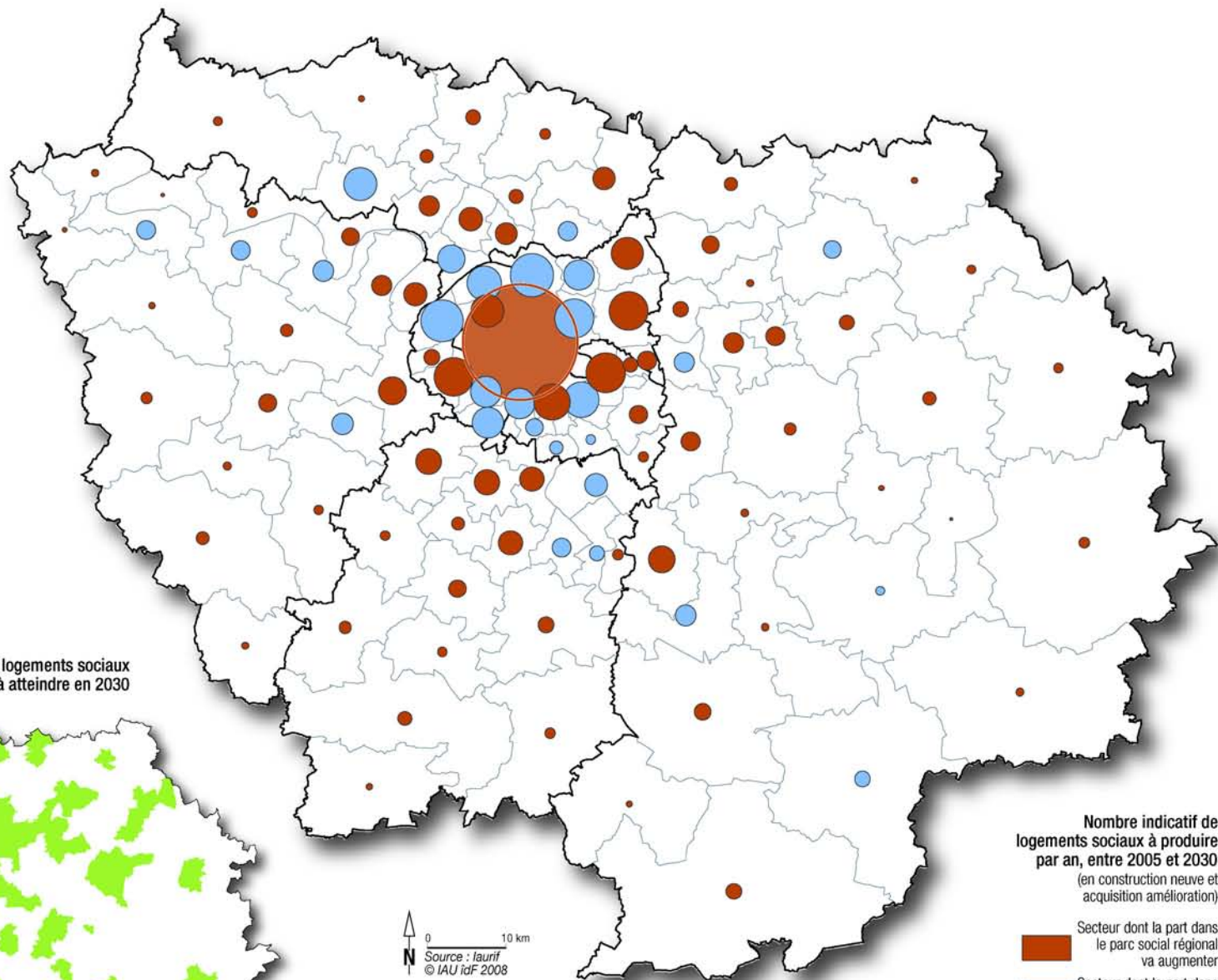
- dans un premier temps, les objectifs de

#### Les objectifs prévisionnels de constructions de logements par département

	SDRIF 1994	Construction moyenne annuelle observée entre 1990 et 2005	SDRIF
Paris	5 500	4 800	4 500
Hauts-de-Seine	7 300	7 100	8 600
Seine-St-Denis	6 800	4 200	8 800
Val-de-Marne	6 500	4 700	7 500
Seine-et-Marne	8 400	6 700	8 900
Essonne	6 700	4 500	7 400
Yvelines	6 100	4 800	7 400
Val-d'Oise	5 700	4 000	6 900
<b>ÎLE-DE-FRANCE</b>	<b>53 000</b>	<b>40 800</b>	<b>60 000</b>

Selon cette répartition, l'agglomération centrale accueille 83 % des logements.

**CARTE THÉMATIQUE**  
**Taux et déficit**  
**de logements sociaux**  
**en 2004**



0 10 km  
 N Source : Iaurif © IAU idF 2008

**Nombre indicatif de logements sociaux à produire par an, entre 2005 et 2030**  
 (en construction neuve et acquisition amélioration)

- Secteur dont la part dans le parc social régional va augmenter
- Secteur dont la part dans le parc social régional va diminuer

1 000  
 100  
 10

Paris  
 4 500 logements par an

À noter : les secteurs déficitaires peuvent comprendre des communes dont le taux de logements sociaux est déjà supérieur aux taux seuil fixé. À l'inverse, dans les secteurs dont le taux de logements sociaux est supérieur aux taux seuils, certaines communes sont cependant en deçà de ces taux.

construction de logements sont répartis en fonction du volant de logements que doit construire chaque territoire pour maintenir, en 2030, sa population de 2005 ;

- ▶ dans un second temps, un effort supplémentaire de construction est demandé :
  - aux territoires qui disposent d'un potentiel urbain bien desservi en transports collectifs. Ces territoires sont les secteurs d'implantation privilégiés du logement ;
  - aux territoires porteurs de développement économique, qui doivent accompagner leur dynamique de bureaux par une production accrue de logements.

### Mobiliser tous les territoires en particulier en faveur de l'habitat social

En janvier 2006, on compte en Île-de-France plus de 370 000 demandeurs de logements sociaux inscrits pour près de 100 000 attributions annuelles.

Il est impératif que l'offre locative sociale soit renforcée et rééquilibrée au sein de la région. Son développement doit s'appuyer, pendant toute la durée du SDRIF, à la fois sur la construction de logements locatifs sociaux neufs, et sur la production de logements sociaux en acquisition-amélioration.

La disponibilité d'une offre locative sociale dans l'ensemble des bassins de vie de la région peut favoriser le développement de l'emploi de proximité nécessaire à chaque territoire. La hausse des prix de la construction et des valeurs immobilières rend également nécessaire le développement, par les pouvoirs publics, d'une offre d'accession

sociale répondant aux attentes des ménages primo-accédants. Le développement d'une offre sociale dans le cœur de l'agglomération et les secteurs de marché tendu est indispensable pour y permettre le maintien d'une offre de logements accessible aux classes modestes et moyennes.

L'accueil des ménages modestes et en difficulté de logement doit être pris en charge par l'ensemble des territoires.

Les secteurs déficitaires en logements locatifs sociaux sont appelés à faire un effort particulier en faveur du développement de ce parc. De ce point de vue, le ratio de 20 % de logements locatifs sociaux dans le parc de résidences principales, posé par l'article 55 de la loi SRU, est considéré comme un niveau

minimal. Le rattrapage instauré par l'article 55 de la loi SRU devrait porter le taux de logements locatifs sociaux en Île-de-France, actuellement proche de 25 %, à hauteur de 27,5 % à horizon 2015. Bien que sans portée normative en la matière, il est visé à l'horizon 2030, un objectif de 30 % de logements locatifs sociaux dans le parc total, soit 33 % dans le parc de résidences principales. Cet objectif pourrait être atteint par la production de 33 500 logements locatifs sociaux par an, dont 60 % de nouveaux logements et 40 % d'acquisition amélioration dans le parc privé. Le développement d'une offre d'accession sociale dans le logement neuf, à hauteur de 5 % de la construction totale pourra également être envisagée dans le cadre de la poli-

### Hypothèses départementales permettant d'atteindre 30 % de logements locatifs sociaux dans le parc total de logements en 2030

Département	Part de logements sociaux dans le parc total		Part de logements sociaux dans le parc de résidences principales (référence SRU)		Indice d'effort (part 2030 / part 2005)	Nombre total de logements à construire chaque année entre 2005 et 2030
	2005	2030	2005	2030		
75	13 %	20 %	15 %	24 %	1,60	4 500
92	24 %	34 %	26 %	37 %	1,44	8 600
93	34 %	40 %	36 %	44 %	1,21	8 800
94	26 %	35 %	28 %	38 %	1,35	7 500
77	18 %	27 %	19 %	30 %	1,57	8 900
91	20 %	29 %	22 %	32 %	1,46	7 400
78	19 %	27 %	20 %	29 %	1,42	7 400
95	24 %	32 %	26 %	34 %	1,33	6 900
<b>Île-de-France</b>	<b>21 %</b>	<b>30 %</b>	<b>23 %</b>	<b>33 %</b>	<b>1,42</b>	<b>60 000</b>

tique nationale du logement.

Par ailleurs, pour répondre à la forte demande des ménages les plus modestes, il sera nécessaire d'orienter la production de logements très sociaux dans les secteurs bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs.

▮ Dans le cœur d'agglomération et les secteurs bien desservis, notamment ceux où la hausse des prix est la plus forte et où une part croissante des actifs peine à se maintenir, l'offre locative sociale et intermédiaire, essentielle au fonctionnement métropolitain, doit être développée. ▮

Les communes de certains secteurs, riches en emplois et dotées d'une bonne accessibilité, qui n'ont pas atteint les 20 % prévus par l'article 55 de la loi SRU sont encouragées à être les premières mobilisées en faveur du logement locatif social, afin de réellement renforcer la solidarité entre les territoires. Les communes qui ont déjà atteint les 20 % sont incitées à aller au-delà de ce taux et à participer à l'effort de construction des 60 000 logements par an.

Enfin, il convient, en période de forte tension sur le marché du locatif, d'être très attentif à l'impact que génère la rénovation urbaine sur le marché de l'habitat à loyer très modéré, notamment en appliquant au minimum la règle de 1 pour 1, c'est à dire que chaque logement détruit dans le cadre d'une opération de rénovation urbaine devrait être compensé, préalablement, par un logement équivalent.

### **Un scénario de contribution de tous les territoires à l'effort de production annuelle de logements locatifs sociaux**

Pour rééquilibrer et développer le parc social au sein du territoire régional et qu'il atteigne un taux de 30 % du parc total en 2030, il faudrait que tous les territoires fassent un effort sensible en faveur de ce parc, chacun tenant compte de la zone morphologique à laquelle il appartient (cf. carte: « Part de logements sociaux à atteindre en 2030 ») et de son déficit initial en logements sociaux (selon son taux de logements sociaux en 2005).

Sont ainsi déclinés ci-dessous les éléments d'un scénario permettant d'atteindre ces objectifs dans le respect du projet spatial. Les hypothèses communales retenues ne sont pas normatives et pourront s'apprécier dans un cadre intercommunal (SCOT, PLH...). De même, les parts de la construction et de l'acquisition dans la production sociale pourront varier selon les communes dans le respect des objectifs totaux de production sociale.

Pour tous les territoires, un effort d'acquisition-amélioration sociale devrait s'ajouter à cet effort de construction sociale, afin d'atteindre les objectifs totaux de production.

#### **1. Pour le cœur d'agglomération (118 communes au total), l'objectif est de passer de 22 % à 31 % de logements sociaux dans le parc total entre 2005 et 2030.**

La production annuelle de logements sociaux, nécessaire pour atteindre cet objectif dans le cœur de l'agglomération, est estimée à **19 500** logements sociaux, dont **10 800** logements neufs, représentant 38 % de la construction totale et **8 700** logements en acquisition-amélioration.

Pour que cette croissance de l'offre sociale s'accompagne de son rééquilibrage territorial, l'effort en faveur de ce parc demandé aux communes est proportionnel au déficit qu'elles enregistrent en 2005. Les communes déficitaires, dont le taux est inférieur au taux seuil visé par la Région de 30 % de logements sociaux dans le parc total, devraient ainsi porter la part de

leur construction sociale à 40 % de leur construction totale, tandis que les communes dont le parc est déjà supérieur au taux seuil devraient veiller à ce que leur production sociale permette le maintien de ce taux à l'horizon 2030.

#### **2. Dans les autres communes urbaines, c'est-à-dire celles de l'agglomération centrale et des autres agglomérations (489 communes au total), l'objectif est de passer de 21 % à 30 % de logements sociaux dans le parc total entre 2005 et 2030.**

La production annuelle de logements sociaux nécessaire pour atteindre cet objectif dans le reste de l'agglomération centrale et dans les autres agglomérations est estimée à **13 150** logements sociaux, dont **7 800** logements neufs, représentant 27 % de la construction totale et **5 350** logements en acquisition-amélioration.

Les communes déficitaires, c'est-à-dire celles dont le taux de logements sociaux est inférieur au taux seuil visé par la Région de 25 % devraient ainsi porter la part de la construction sociale à 33 % de leur construction, tandis que les communes dont le parc est déjà supérieur à ce taux devraient veiller à ce que leur production sociale permette le maintien de ce taux de 25 %.

#### **3. Dans les communes rurales (674 communes au total), l'objectif est de passer de 2 à 10 % de logements sociaux dans le parc total entre 2005 et 2030.**

La production annuelle de logements sociaux, nécessaire pour atteindre cet objectif dans les communes rurales, est estimée à **850** logements sociaux, dont **500** logements neufs, représentant 27 % de la construction totale et **350** logements en acquisition-amélioration.

Pour atteindre cet objectif, la construction sociale devrait représenter 20 % de la construction de chaque commune, sauf dans la dizaine de communes ayant déjà atteint le taux-seuil de 15 % de logements sociaux, où la production sociale permettrait de maintenir ce taux.

## ■ Diversifier l'offre de logement et fluidifier les parcours résidentiels

Un des grands enjeux du schéma directeur est de rétablir la fluidité de la chaîne du logement et de recréer les conditions de la mobilité résidentielle des ménages au sein de l'ensemble de la région et des bassins de vie franciliens.

### Lutter contre la spécialisation des marchés locaux

Les politiques de l'habitat veilleront à favoriser la diversité de l'offre de logements, notamment à l'échelle intercommunale, afin qu'il soit possible à chacun d'accéder à une offre adaptée à ses besoins sans devoir changer de bassin de vie.

Les types d'habitat et de surfaces proposés doivent être diversifiés et adaptés au sein de chaque bassin de vie, afin de répondre aux besoins liés aux évolutions des modes de vie et de cohabitation, ainsi que de favoriser le rapprochement géographique des générations.

La construction de nouveaux logements est également l'occasion de lutter contre la spécialisation de certains marchés immobiliers locaux qui alimente les mécanismes de ségrégation.

Le développement de l'offre locative, y compris par le secteur privé, est notamment nécessaire pour favoriser une meilleure régulation des loyers.

Le maintien d'un secteur locatif privé, parc

d'accueil de la mobilité des ménages (décohabitation des jeunes, accueil des nouveaux arrivants au sein des territoires), et notamment d'un volant de logements à loyers maîtrisés, permet en effet d'accompagner la mobilité professionnelle des actifs et facilite l'adaptation du logement aux évolutions de la composition des ménages.

L'offre sociale doit également couvrir différents segments du parc : logements locatifs très sociaux pour les plus modestes, locatifs intermédiaires pour les classes moyennes supérieures en cœur d'agglomération, programmes en accession sociale, etc.

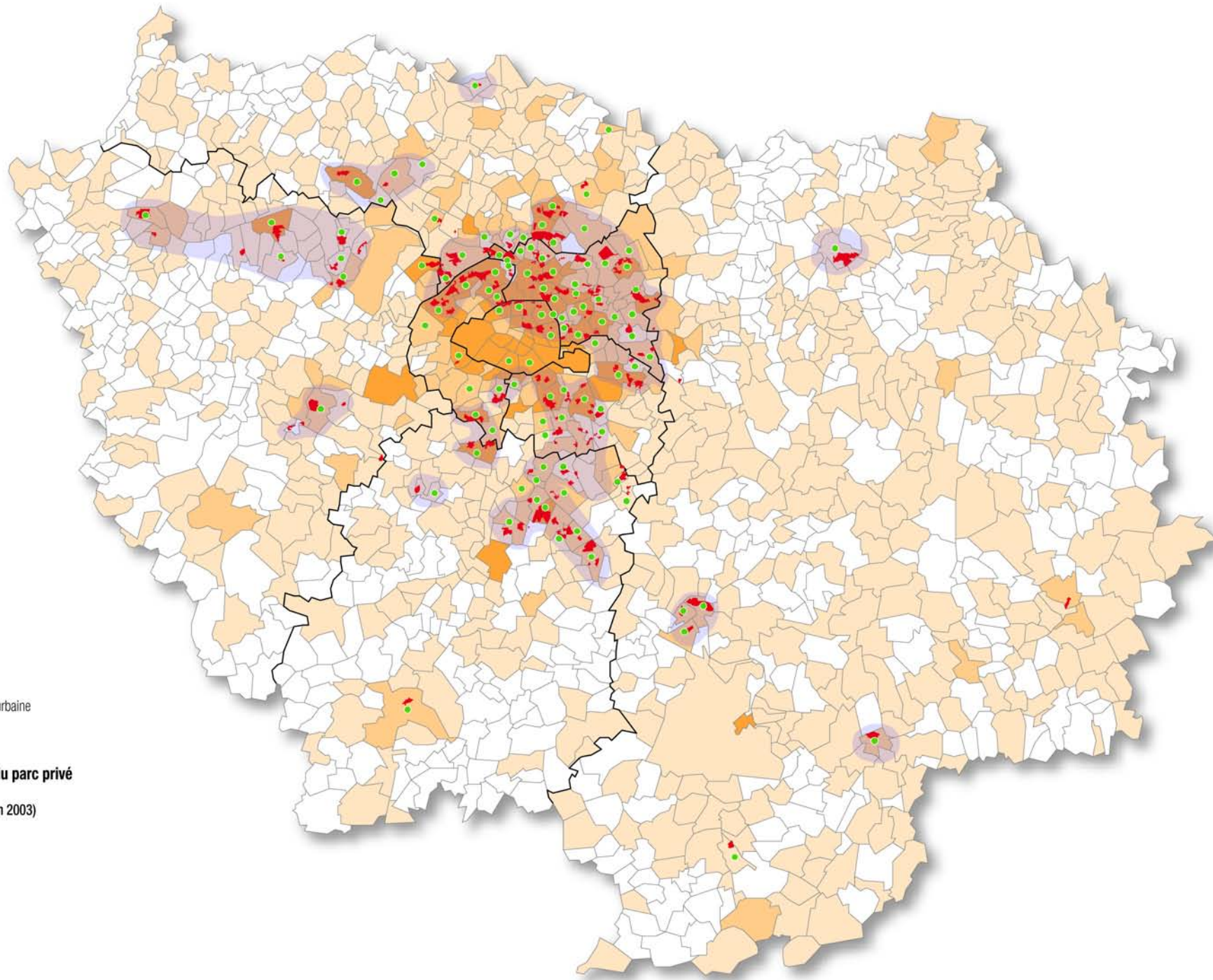
### Développer l'offre d'habitat spécifique

Dans un contexte de réduction de l'offre de logements accessible et d'exacerbation des tensions dans l'ensemble de la chaîne du logement, certains publics sont particulièrement fragilisés par la pénurie de logements. Le développement et la répartition équilibrée d'une offre de logements répondant à des besoins spécifiques sont indispensables à l'échelle locale :

- ▶ une offre de logements pour étudiants, en priorité à caractère social ;
- ▶ une offre de logements adaptées aux personnes âgées et aux personnes handicapées ;
- ▶ une offre d'hébergement à destination des jeunes travailleurs et des jeunes salariés ;
- ▶ des structures d'hébergement d'urgence et de logement temporaire ;
- ▶ des aires d'accueil pour les gens du voyage.

CARTE THÉMATIQUE

Les enjeux dans le parc  
de logements existant :  
réhabilitation du parc  
et renouvellement urbain



Secteurs à enjeux  
de renouvellement urbain



Territoires en politique  
de cohésion sociale

● l'Agence nationale de la rénovation urbaine

■ zone urbaine sensible

Secteurs à enjeux de réhabilitation du parc privé

Bilan de l'Agence nationale de l'habitat :  
nombre de logements subventionnés (bilan 2003)

□ 0 logement

□ de 1 à 10 logements

□ de 11 à 100 logements

□ plus 100 logements





## ■ Améliorer la qualité et la pérennité du parc existant

### Réhabiliter le parc existant : un enjeu social, sanitaire et environnemental

La réhabilitation du parc existant, et notamment le traitement des poches de pauvreté et d'insalubrité constatées dans certains quartiers, est un enjeu en termes de rééquilibrage territorial, mais aussi un enjeu sanitaire, social et environnemental ; elle doit être accélérée.

En termes sociaux, la crise du logement trouve en effet dans le parc privé ancien et dégradé, premier parc d'accueil des ménages les plus fragiles, son illustration la plus préoccupante. La chute du renouvellement immobilier enregistrée ces dix dernières années a contribué à augmenter le nombre de ménages captifs du parc insalubre pour lesquels les pistes de relogement n'ont jamais été aussi minces, le parc social devant reloger les occupants des immeubles que les bailleurs projettent de démolir.

La résorption de l'habitat ancien insalubre et du parc social vétuste doit permettre de réduire les effets sanitaires d'un habitat dégradé (saturnisme, incidence des accidents et pathologies liées : intoxications au monoxyde de carbone, tuberculose...).

Le traitement des secteurs d'habitat dégradé comporte également des enjeux d'aménagement sur le long terme. Situés en cœur d'agglomération et insérés dans un tissu urbain dense et bien desservi, certains offrent des opportunités de revalorisation des centres et

de densification autour des infrastructures de transports. Des projets urbains doivent être initiés pour valoriser ce potentiel et assurer la mixité sociale et fonctionnelle de ces espaces. Dans les quartiers d'habitat social dégradés, la qualité urbaine doit également être améliorée afin de favoriser un profond changement d'image de ces espaces. La remise aux normes du parc de logements sociaux construits pendant les années 1950 et 1960 doit être accélérée.

Face au défi des crises climatique et énergétique, et pour être cohérent avec l'objectif de réduction par quatre des émissions de gaz à effet de serre en 2030, les interventions des acteurs publics veilleront à favoriser l'amélioration de la performance énergétique du parc existant et de la qualité environnementale de la construction.


### Recréer de la ville et de la qualité urbaine, notamment dans les quartiers dégradés

Des projets de requalification redonneront aux quartiers dégradés les attributs caractéristiques d'une offre urbaine de qualité.


Pour cela, l'action publique favorisera : le désenclavement des quartiers isolés du tissu urbain classique, le traitement et la valorisation des espaces publics, la diversification et la revalorisation du parc immobilier, l'organisation d'une plus grande mixité fonctionnelle et d'un meilleur équilibre habitat/emploi.

Dans un second temps, l'ensemble de ces actions conduira à une revalorisation foncière de ces espaces et permettre d'en faire des espaces potentiels de densification.

## Accueillir l'emploi et stimuler l'activité économique

 territoire moteur de développement économique à conforter ou à faire monter en puissance


### Doter l'Île-de-France de pôles d'affaires attractifs

 quartier d'affaires à conforter ou développer en pôle international majeur


 pôle de bureaux à développer et à organiser

 équipement de rencontres professionnelles internationales de premier rang à renforcer

### Affirmer une stratégie d'offre territoriale pour l'innovation


 concentration d'unités de recherche, de formation supérieure de niveau international, d'entreprises, à organiser et à accompagner


### Concevoir le développement économique à l'échelle de vastes bassins de vie

 bassin de vie polarisé

 complémentarité économique avec le Bassin parisien

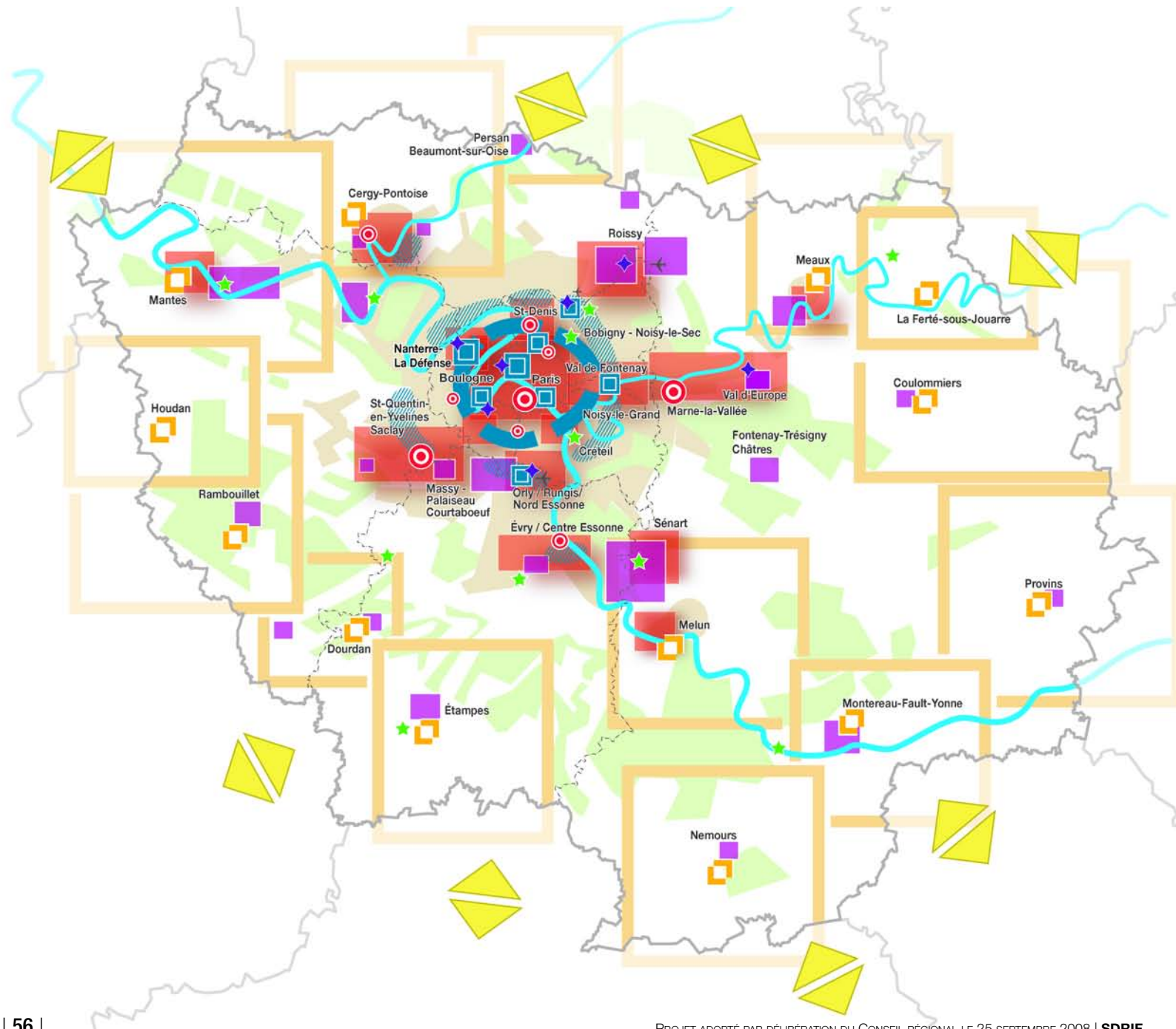
### Renouveler et organiser l'offre de locaux et d'espaces d'activités

 secteur de (re)développement prioritaire de zones d'activités économiques et plates-formes logistiques

 réseau de parcs d'activités PME-PMI à structurer

 éco-site d'intérêt régional à créer

0 10 km  
N  
Source : IAU IdF  
© IAU IdF 2008



## 2.2 Accueillir l'emploi et stimuler l'activité économique, garantir le rayonnement international

### Une stratégie régionale pour un développement économique durable de la région

L'Île-de-France est à la fois une région-capitale et une métropole de rang mondial. Sa situation privilégiée au cœur des réseaux mondiaux et européens et son statut de ville globale en font le moteur de l'économie nationale. Les effets de diffusion qui en découlent comme les mécanismes distributifs qu'elle alimente ont un rôle bénéfique pour la France. L'environnement dans lequel elle se développe est de plus en plus changeant, globalisé et concurrentiel. Le rayonnement international de l'Île-de-France dépend de sa faculté d'adaptation aux mutations d'une économie dont les sources de valeur ajoutée se déplacent vers la création et la connaissance et dans laquelle émergent des activités liées à la nécessité d'anticiper la transition écologique et de répondre à de nouvelles attentes sociétales. Dans ce nouveau modèle de développement, l'Île-de-France bénéficie de tous les atouts d'une métropole-monde pour réussir et y affirmer ses valeurs. S'appuyant sur la diversité, la compétence et la créativité de sa population, elle est en capacité de faire émer-

ger ou attirer les nouveaux talents qui irrigueront les entreprises du XXI<sup>e</sup> siècle, favoriseront leur création et leur développement ou leur implantation sur son territoire.

Le défi de la performance économique doit se placer dans une conception de développement durable, qui répond aux trois défis de l'efficacité environnementale, sociale et économique. L'objectif est de créer les conditions d'une attractivité globale du territoire, considérant que la qualité du cadre de vie, la cohésion sociale et la solidarité entre territoires contribuent de manière directe et décisive à l'attractivité de la région. La stratégie régionale d'aménagement affirme donc les atouts d'une métropole de rang mondial et fait de la réduction des déséquilibres sociaux et environnementaux le moteur d'une nouvelle dynamique créatrice d'emplois et de richesse pour le bénéfice du plus grand nombre.

La stratégie régionale vise à structurer le système économique dans ses principales composantes, avec pour objectif de :

- ▶ conforter l'attractivité et la complémentarité des pôles d'affaires ;
- ▶ affirmer une stratégie d'offre territoriale pour la recherche, l'innovation et l'enseignement supérieur ;
- ▶ favoriser la diversité de l'emploi par une offre renouvelée de locaux et d'emprises d'activités ;
- ▶ accompagner le maintien et le développement du secteur agricole.

### ■ Créer les conditions d'une attractivité globale du XXI<sup>e</sup> siècle

La force de l'économie francilienne repose à la fois sur des éléments compétitifs intrinsèques et sur les politiques publiques favorisant l'émergence d'une nouvelle attractivité basée sur la connaissance, la compétence et la création pour tous, respectueuse des équilibres environnementaux et réductrice des inégalités sociales et territoriales. Aux fondements classiques de l'attractivité, viennent s'ajouter de nouveaux facteurs répondant aux défis du XXI<sup>e</sup> siècle.

#### Les fondements de l'attractivité

Ils sont de plusieurs ordres et constituent des éléments majeurs de valorisation de l'économie francilienne. Il s'agit notamment :

- ▶ des infrastructures en transports collectifs favorisant la mobilité durable au sein de la région et permettant une large ouverture sur l'Europe et le monde ;
- ▶ de la qualité de vie francilienne, grâce notamment aux espaces naturels et au cadre de vie ;
- ▶ de l'intensité de la vie culturelle et du patrimoine riche dont est dotée l'Île-de-France, région des arts ;
- ▶ de l'efficacité de ses services publics ;
- ▶ d'une concentration sans équivalent en Europe de capacités de recherche et de formation.

### Les facteurs d'un nouveau modèle de développement et d'attractivité

Au-delà de ces éléments liés principalement à la quantité et l'efficacité « physique » des infrastructures ou à la performance des acteurs économiques privés et publics pris individuellement, l'attractivité se joue désormais dans les dynamiques collectives, les capacités de développement du lien social, d'anticipation, la qualité des interactions entre acteurs et la circulation de l'information et des talents. L'Île-de-France est déjà résolument engagée en ce sens, avec :

- ▶ la mise en place d'un système performant d'innovation et de création de connaissances, souvent initié par la Région, avec des acteurs en réseau et en interactions créatrices au sein de pôles d'excellence, ceux de la formation supérieure et de la recherche au sein des pôles de recherche et d'enseignement supérieur (qu'il s'agisse de PRES labellisés au travers des politiques nationales Paristech, Université Paris Est, Universud ou de regroupements non labellisés comme Paris Centre Université, Paris Universitas et Cergy-Pontoise Val-d'Oise) et des « Domaines d'Intérêt Majeur » (DIM), grâce à la coopération PME/grandes entreprises/recherche dans les pôles de compétitivité ou dans les dynamiques territoriales encouragées par la Région. Ce système vise également à traiter simultanément les différentes étapes du processus d'innovation, le lien laboratoires/entreprises, capitaux-risqu岸/entreprises innovantes, le financement de l'entrepreneuriat, le renouvellement des compétences avec la formation tout au

long de la vie ;

- ▶ le développement numérique – infrastructures, éducation populaire numérique, développement des nouveaux usages - comme éléments de compétitivité économique et facteur d'inclusion et de lien social ;
- ▶ l'appui à la création et à l'expérimentation, dans le domaine des industries créatives, du design, de l'innovation sociale et non technologique, source de rayonnement intellectuel, d'attraction des talents de fertilisation croisée avec la recherche, de solidarité ;
- ▶ l'anticipation de la transition écologique au travers une politique de soutien aux nouvelles technologies, à l'émergence de nouvelles industries, à de nouveaux aménagements urbains et comportements ainsi que par le développement des nouveaux services de la ville dense ;
- ▶ l'ouverture au monde par la valorisation de la diversité des populations franciliennes, l'accueil de chercheurs, d'étudiants, de créateurs étrangers, la mobilité internationale des jeunes franciliens, le développement des partenariats, des réseaux et des échanges européens et mondiaux incluant les acteurs franciliens.

Le projet spatial régional du SDRIF contribue à l'attractivité de l'Île-de-France en ce qu'il marque une rupture en matière d'aménagement pour une ville dense. Il constitue une réponse ambitieuse à la crise du logement et fait des choix historiques en matière de transports collectifs. La création d'une desserte ferrée en rocade, « Arc Express » sera le point d'appui du développement d'une dorsale économique

dans une logique de rééquilibrage à l'est pour créer un pôle tertiaire « est métropolitain ».

Le SDRIF contribue également au rayonnement de la métropole francilienne parce qu'il permet la mise en place d'une politique de développement stratégique dont les effets vont se diffuser aux différents secteurs de l'économie francilienne. De la mise en œuvre du SDRIF découlera une politique d'investissements régionaux plaçant la Région comme un acteur économique à part entière.

Le SDRIF inscrit dans le territoire l'engagement régional pour l'avènement d'une économie de la compétence et de la connaissance pour tous, ce qui suppose d'accroître l'attractivité numérique du territoire. Des investissements massifs en matière d'enseignement supérieur et de recherche, et de politique des pôles de compétitivité, contribueront au rayonnement international de l'Île-de-France.

## ■ Valoriser et renforcer les atouts du développement économique

### Conforter les piliers de l'économie francilienne

Classée parmi les premières régions économiques de rang mondial, l'Île-de-France se caractérise par une économie de service très dynamique, une concentration exceptionnelle de fonctions de décisions regroupées au sein d'une place tertiaire d'envergure mondiale et une assise industrielle à laquelle est lié un potentiel de recherche exceptionnel. Ces

moteurs de la croissance doivent bénéficier des meilleures conditions d'accueil et de développement pour garantir la performance économique de l'Île-de-France et la placer favorablement dans la compétition internationale.

### Positionner l'Île-de-France sur les domaines d'avenir

Fortement tournée vers les services aux entreprises et à l'industrie, l'Île-de-France est aussi tributaire en période d'atonie économique. A l'avenir, il s'agit donc de s'appuyer sur les points forts de la spécialisation régionale tout en construisant un appareil productif diversifié, gage de solidité. Le développement d'une industrie puissante du point de vue de la technologie et des processus d'innovation et complémentaire du secteur des services constitue un enjeu majeur. Le développement de filières suscité par la construction de l'éco-région, comme la valorisation des ressources agricoles ou les éco-industries, sont autant de gisements d'emplois diversifiés qu'il convient dès lors d'accompagner et d'amplifier.

Mais la spécialisation et la métropolisation du système productif francilien qui en résultent portent en elles des logiques ségrégatives qui marginalisent des territoires et fragilisent une partie de leurs ressources humaines. C'est pourquoi le projet spatial affirme l'importance de formes d'économie complémentaires de celles de la sphère productive comme les services de proximité (économie résidentielle) et l'économie sociale et solidaire car elles sont les vecteurs d'emplois diversifiés et les gages d'un développement économique durable.

### Accueillir plus de 6 millions d'emplois en 2030 : un objectif réaliste et ambitieux

Fin 2004, l'Île-de-France comptait 5,35 millions d'emplois. L'objectif retenu en matière est la création d'au moins 700 000 emplois équivalents temps plein sur la période du SDRIF soit, à terme, en 2030, 6,05 millions d'emplois occupés en région Île-de-France. Compte tenu des perspectives démographiques et par référence aux évolutions passées, l'objectif est à la fois ambitieux et réaliste.

Ce seuil de 700 000 et le plein emploi qui en résulte correspondent à des hypothèses fortes en termes de taux d'activité (femmes, seniors et juniors notamment), de baisse du chômage, d'échanges migratoires moins déficitaires avec les autres régions et de maintien du flux d'immigration au rythme actuel. Ces projections s'établissent en cohérence avec le scénario retenu d'une population régionale d'environ 12,6 millions d'habitants en 2030 et les besoins en logements qui en découlent. Ce scénario démographique est supérieur au tendanciel récent et sous-tend l'objectif volontariste de produire plus de 60 000 logements chaque année.

Les objectifs d'emplois du SDRIF se veulent tenables dans une perspective de longue période (25 ans) et s'inscrivent au-delà des fortes fluctuations cycliques auxquelles est soumise l'évolution de l'emploi. Ainsi, à plus court terme, le SDRIF table sur une évolution de l'emploi compatible avec le schéma régional de développement économique (SRDE) qui vise 40 000 emplois annuels supplémentaires d'ici 2010 à la faveur des politiques

nationales et régionales de redynamisation du tissu économique francilien, notamment dans le cœur de l'agglomération.

Cet objectif d'au moins 700 000 emplois supplémentaires en 2030 a été décliné, par département, dans le sens d'une répartition spatiale optimisée des emplois et des activités économiques, en relation avec les perspectives de construction de logement et d'évolution de la population active (cf. chapitre 3.1 « Les hypothèses quantitatives du projet spatial régional »).

## ■ Accompagner la structuration du système productif par une stratégie régionale d'aménagement

Les conditions d'efficacité d'un développement durable doivent guider l'implantation des activités économiques selon les grands objectifs du SDRIF, à savoir : densité, mixité et bonne accessibilité, lesquels permettent de préserver les espaces naturels. Cela se traduit par les orientations suivantes :

- ▮ ► faciliter les concentrations d'activités afin d'atteindre une masse critique qui justifie que l'on dote les territoires des services complémentaires et de l'offre résidentielle nécessaire ;
- orienter les implantations vers les espaces les mieux desservis par les transports collectifs pour faciliter les interactions économiques et contribuer au bon fonctionne-

ment du marché du travail par une meilleure accessibilité aux lieux d'emplois et de formation ;

- encourager le renouvellement de l'offre en maintenant la vocation économique de sites lorsqu'ils répondent aux objectifs de mixité fonctionnelle et économique ou lorsqu'ils constituent des sites stratégiques comme certaines emprises disposant d'une desserte multimodale ou d'un accès à la voie d'eau ; sinon, organiser leur mutation dans l'objectif d'une plus grande densité ;
- rechercher une qualité compatible avec les autres usages du sol, notamment une offre urbaine variée et une qualité environnementale, d'ailleurs bénéfique en termes d'attractivité économique des territoires. ▮

En ligne avec la stratégie définie par le SRDE, l'objectif est aussi d'accentuer le fonctionnement en système de l'économie régionale en prenant appui sur l'attractivité de territoires qui sont des points d'ancrage de réseaux d'acteurs économiques et qui disposent d'une masse critique d'emplois et d'activités. Ces « territoires moteurs de développement économique », appelés à former un système structurant, cohérent et complémentaire, sont destinés à générer un effet d'entraînement pour l'ensemble de la région. Ils désignent :

- des territoires où se concentrent, au sein des quartiers d'affaires ou sur des carrefours d'échanges, des activités métropolitaines qui sont des atouts à valoriser pour garantir le rayonnement international de l'Île-de-France et tirer l'économie régio-

nale ;

- des territoires d'excellence autour de projets innovants destinés à un accueil préférentiel d'unités de recherche publique et privée, d'enseignement supérieur, d'équipements structurants, d'activités innovantes de haute technologie ou de création.

De façon complémentaire, l'objectif est de renforcer l'armature de pôles d'emplois régionaux et de les conforter dans leur rôle de centre économique rayonnant à l'échelle de bassins de vie élargis. Cette organisation en grands pôles de services permettra une rationalisation des déplacements, un développement plus structuré de l'offre foncière et immobilière et la concentration de services de qualité afin de stimuler l'économie de proximité et les emplois qui lui sont liés.

En lien avec ces objectifs, la stratégie foncière vise à concilier une augmentation raisonnée des espaces urbanisables pour les activités économiques et la nécessité de préserver les zones agricoles qui sont elles-mêmes sources de richesse économique. Ce foncier mobilisable, notamment pour le développement de nouvelles zones d'activités économiques, est concentré dans les territoires à fort potentiel de développement visant à une consommation plus optimale et moins émietée des espaces naturels. En rationalisant ainsi la création de nouveaux sites d'activités, l'objectif est de favoriser la reconquête et la densification des emprises d'activités existantes et le renouvellement d'une offre diversifiée de locaux d'activités. En valorisant l'ac-

tivité agricole, le projet spatial régional permet le développement d'une agriculture modernisée, diversifiée, également réorientée vers des productions servant la population ; il est ainsi, grâce à la qualité pérenne des espaces ouverts qu'il encourage, lui-même porteur d'attractivité.

## ■ Conforter l'attractivité et la complémentarité des pôles d'affaires

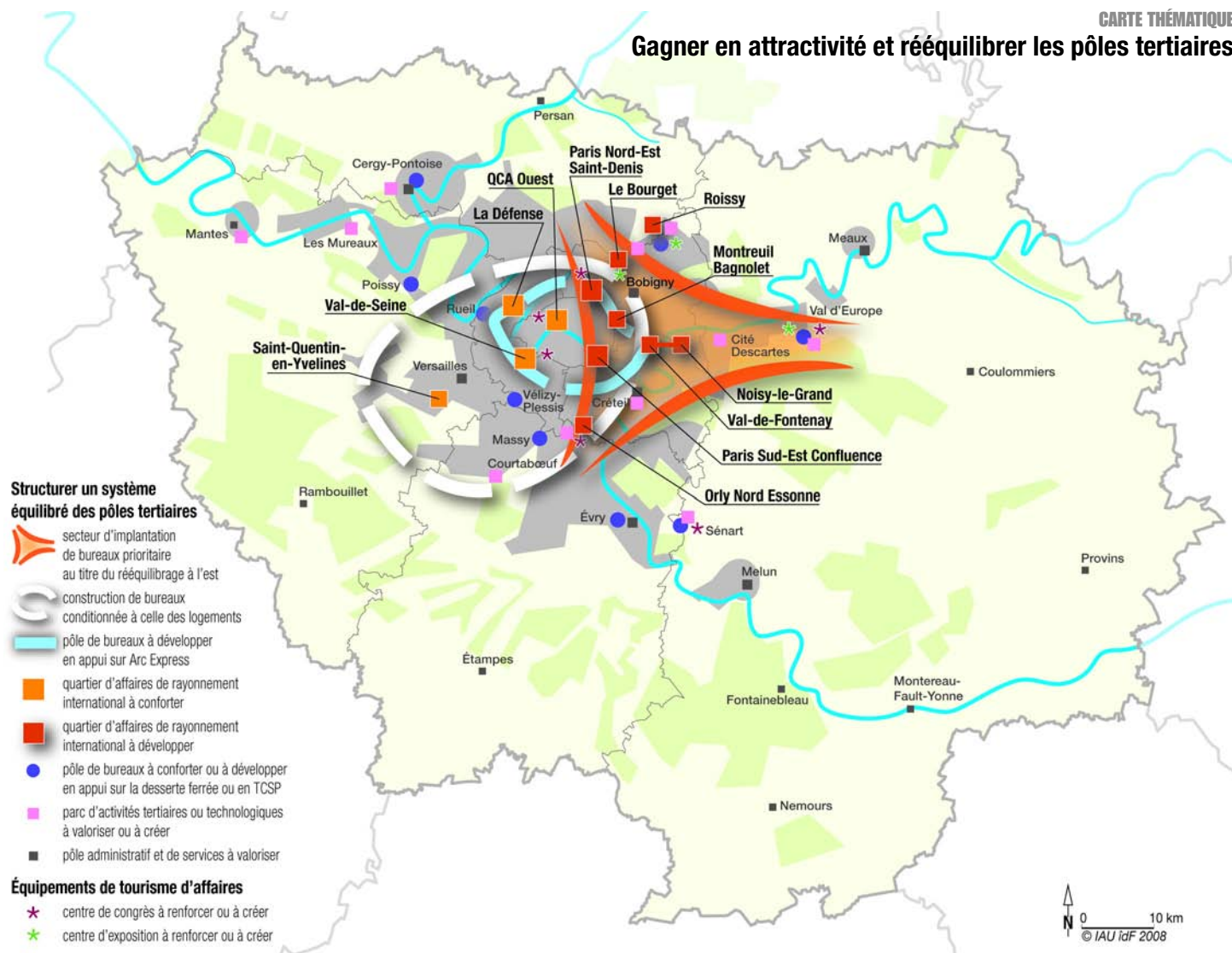
D'une superficie proche des 50 millions de m<sup>2</sup>, le parc de bureaux a doublé sa capacité d'accueil depuis trente ans au rythme d'un million de m<sup>2</sup> construits annuellement, pour l'essentiel en extension du bâti existant. Désormais, l'enjeu est autant la modernisation de cet immobilier que son expansion. Appelé à s'intensifier, le renouvellement du parc constitue un objectif essentiel pour conforter l'attractivité internationale dont jouit la place francilienne et répondre aux enjeux de l'efficacité environnementale, en réduisant son impact énergétique.

Les perspectives d'accroissement du parc de bureaux liées à la poursuite de la tertiarisation ainsi que le potentiel des bureaux voués à disparaître offrent l'opportunité de mettre en œuvre une stratégie d'implantation des bureaux plus efficiente au regard de leur accessibilité, de la complémentarité entre les pôles, des objectifs de mixité urbaine et de rééquilibrage en faveur de l'est du territoire régional.

## Renouveler le parc et mieux l'inscrire dans la ville

### Amplifier le processus de renouvellement du parc de bureaux

Les prévisions et décisions d'urbanisme doivent créer les conditions propices à la modernisation du parc de bureaux par renou-



## Les objectifs prévisionnels de la construction de bureaux

Les objectifs en matière de construction de bureaux se fondent sur des besoins en surfaces neuves ou remises à neuf évaluées à 1,2 million de m<sup>2</sup> utiles en moyenne par an et dont la production résulterait schématiquement :

- pour 500 000 m<sup>2</sup> de l'accroissement du parc existant nécessaires à l'accueil des emplois de bureaux supplémentaires ;
- pour 700 000 m<sup>2</sup> du renouvellement du parc existant dont :
  - 300 000 m<sup>2</sup> de surfaces conservés et entièrement remises à neuf ;
  - 200 000 m<sup>2</sup> de surfaces reconstruites sur place ;
  - 200 000 m<sup>2</sup> de nouvelles surfaces qui viendront compenser, ailleurs et d'autant, la disparition définitive de surfaces de bureaux (destructions, changements d'affectation...).

vement et densification du bâti existant. Elles doivent, de même, inciter les reconversions de bureaux dont l'obsolescence, la localisation ou la conception les destinent à d'autres usages lorsque le contexte de marché s'y prête ou lorsque les exigences de mixité urbaine l'imposent. ┘

### Développer le parc de bureaux en cohérence avec la structuration de la ville

┌ La construction de bureaux doit être pensée de façon indissociable du projet urbain y

compris dans ses dimensions sociales et environnementales. En application du principe de mixité urbaine, la création de bureaux doit s'accompagner d'un effort accru de production de logements dans le centre et le sud-ouest de l'agglomération afin de maintenir ou de rétablir l'équilibre entre habitat et activités ; la mise en œuvre de cet équilibre est à rechercher à l'échelle communale ou intercommunale. ┘

### Optimiser l'accessibilité des implantations nouvelles

┌ La recherche d'une accessibilité optimale doit guider les choix d'implantation et conduire à privilégier la densification et l'extension du parc à proximité des gares d'interconnexion du réseau ferré de transports collectifs. L'implantation de bureaux au sein de parcs d'activités de faible densité bâtie doit se justifier par la vocation économique du territoire (activités de recherche et de haute technologie...) et par la présence d'une desserte en transports collectifs. ┘

### Gagner en attractivité et rééquilibrer les pôles tertiaires

Pour satisfaire aux objectifs de rééquilibrage, de complémentarité fonctionnelle et de lisibilité à l'international, il s'agit de structurer des pôles tertiaires forts en cohérence avec les dynamiques du marché. Il convient de valoriser les attraits des pôles de l'ouest et de conforter de nouvelles polarités à l'est, capables d'atteindre la masse critique et la notoriété que recherchent les grandes entreprises.

### Moderniser les pôles d'affaires de l'ouest métropolitain

Pour conforter les quartiers d'affaires de l'ouest dans leur fonction de pôles d'excellence, il convient d'en pérenniser les atouts en termes d'offre immobilière et d'aménités urbaines. Ceci impose :

- ┌ d'amplifier le processus de modernisation du parc des quartiers centraux d'affaires de Paris qui constituent le cœur de la place financière et la vitrine des centres de décisions économiques et politiques ;
- ▶ de mettre en œuvre le renouveau de La Défense par densification et diversification fonctionnelle (logements, équipements...) à l'échelle du quartier et de ses environs pour répondre à l'ambition d'une conception plus humaine et plus durable du centre d'affaires ;
- ▶ de conforter le Val-de-Seine en tant que pôle tertiaire et urbain positionné en complémentarité de ceux de l'Ouest parisien et de La Défense.

Pour éviter une dispersion excessive de l'offre de bureaux, le développement de La Défense et son rayonnement doivent s'inscrire dans une complémentarité économique et fonctionnelle privilégiée avec la vallée de la Seine et le Mantois et à la faveur d'une desserte renforcée en transports collectifs. ┘

### Doter l'est de l'agglomération centrale de grands pôles tertiaires

L'objectif de rééquilibrage vers l'est et de correction des déséquilibres territoriaux, qui contribue tout autant à l'attractivité, se traduit par la définition d'un secteur d'implantation

prioritaire des bureaux. Ce secteur vise à structurer l'est francilien autour de pôles forts et bien identifiables qui vont constituer, à terme et à l'instar des pôles de l'ouest métropolitain, les pôles tertiaires de l'est métropolitain ». Ils mériteraient de trouver leur expression au sein de projets de territoire d'échelle intercommunale.

┌ Il convient d'en distinguer trois types :

- ▶ les pôles de rayonnement international à développer. Ils bénéficient d'une dynamique de marché et des critères requis en termes de qualités urbaines et de desserte pour monter en puissance. Il s'agit de :
  - Paris Sud-Est Confluence : ce pôle, constitué de Bercy, Paris-Rive-Gauche et des quartiers limitrophes de Charenton et d'Ivry est à ériger en un puissant centre administratif et financier ;
  - Paris Nord-Est/Saint-Denis : le développement des nouvelles adresses tertiaires de Saint-Denis, d'Aubervilliers et des portes nord-est de Paris est à coordonner pour créer un pôle de dimension internationale.

Leur développement requiert une desserte renforcée en transports collectifs et des actions concertées d'aménagement de nature à atténuer les coupures qui entravent leur fonctionnement interne.

- ▶ les pôles aéroportuaires, carrefours d'échanges et de rencontres professionnelles : ils offrent un fort potentiel d'accueil de fonctions tertiaires qui est à exploiter. Il s'agit de :
  - Orly Nord Essonne : le renouveau du pôle d'Orly-Rungis en tant que centre

d'affaires de dimension internationale est à conforter ;

- Le Bourget – Plaine de France : le pôle du Bourget, en lien avec l'aéroport d'affaires et comme point d'appui du re-développement économique de la Plaine de France est à soutenir.

Roissy, autre pôle aéroportuaire dont le potentiel économique est déjà avéré et structuré, est aussi une priorité.

- un pôle de rayonnement « est métropolitain » : il est pris le parti, sur la base de territoires dont le potentiel est à conforter ou de territoires qui disposent d'une offre importante, de développer un pôle « est métropolitain », différencié en termes de produits immobiliers et de gamme de prix. Il s'agit de répondre à la demande de bureaux de grande taille à prix attractifs et à portée des quartiers d'affaires centraux par métro ou RER. La valeur immobilière future de ce pôle prend appui sur le projet de rocade ferrée « Arc Express » et la programmation d'équipements valorisants comme le lycée international de Noisy-le-Grand. La complémentarité avec la Cité Descartes et le Val d'Europe est à rechercher.

Sont désignés comme principaux points d'ancrage du marché des bureaux à l'est :

- Montreuil – Bagnolet ;
- Val de Fontenay – Noisy le Grand. ┘

### **Structurer le développement du tertiaire en cohérence avec le renforcement des liaisons en transports collectifs**

La priorité donnée aux pôles les mieux des-

servis en transports collectifs relève d'une double nécessité : faciliter les conditions d'accès des Franciliennes et Franciliens à leur lieu de travail et améliorer le fonctionnement en réseau de pôles tertiaires de plus en plus complémentaires et interdépendants.

┐ Sont notamment prioritaires :

- les centres urbains de Saint-Quentin-en-Yvelines, Cergy-Pontoise, Evry et Sénart, en tant que pôles économiques et cœurs de bassin de vie bénéficiant d'une grande qualité de desserte ;
- Roissy, Massy et Val d'Europe en raison de leur position sur des nœuds de communication vers l'international ;
- les points de desserte du projet de rocade « Arc Express » appelés à former une « dorsale économique » pour structurer davantage le développement du marché des bureaux en cœur d'agglomération ; la redynamisation du nord du Val-de-Marne doit s'appuyer sur la mise en œuvre prioritaire du tronçon sud-est de cette infrastructure ;
- les pôles administratifs et de services comme les villes préfectorales qui sont confortées dans leur vocation ; l'accueil de programmes tertiaires et d'équipements y est préconisé. ┘

### **Amplifier le dynamisme des échanges et rencontres professionnels**

La région Île-de-France détient la première place mondiale en matière de rencontres et d'événements professionnels (salons, expositions, congrès). Ce rôle de « hub » international pour les échanges humains et immatériels est l'un des leviers du rayonnement économique

de l'Île-de-France qui doit être actionné en :

- modernisant l'offre existante de centres de congrès et d'expositions et en améliorant la qualité de services (accueil, accès, desserte et fréquences spécifiques, équipements hôteliers...) ;
- renforçant la capacité d'accueil francilienne en recherchant la polyvalence et la complémentarité entre les équipements ainsi que le renforcement de la desserte avec les pôles économiques majeurs.

Sont concernés par ces dispositions les équipements qui, du fait de leur positionnement actuel ou futur sur un pôle d'échanges majeur, ont une envergure nationale ou internationale réelle ou potentielle.

L'implantation d'équipements de niveau plus local doit s'envisager de façon complémentaire et s'accompagner d'une offre de services de proximité.

De ces objectifs, découlent trois grandes orientations.

#### **Renforcer le pôle Paris-Nord - Villepinte – Tremblay - Paris Le Bourget**

┐ Le développement de ce pôle majeur en matière de foires et de salons nécessite de prévoir des réserves foncières pour l'extension du parc des expositions de Paris-Nord - Villepinte, afin d'atteindre les 350 000 m<sup>2</sup> d'exposition, de prévoir l'extension du parc des expositions du Bourget, d'intensifier la desserte en transports collectifs des deux parcs d'expositions, et enfin d'organiser des campus de formation, dont un dédié à la filière aéronautique, en vue d'un développement du type pôle de compétitivité.

L'ensemble devra être conçu à l'échelle d'un territoire comprenant les communes du sud de la plate-forme aéroportuaire. Le développement de l'activité autour de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle passe, entre autres, par le projet de zone d'activités internationale à Tremblay-en-France, en lien avec l'extension du parc des expositions de Villepinte. ┘

#### **Réorganiser le site de la Porte de Versailles**

┐ Parallèlement au renforcement du pôle Paris-Nord – Villepinte – Tremblay - Paris Le Bourget, la réorganisation du site de la Porte de Versailles est à conduire en réutilisant des infrastructures existantes, afin de créer un centre de congrès international et en maintenant la vocation d'expositions, tout du moins pour les manifestations grand public. ┘

#### **Renforcer la capacité d'accueil en matière de congrès en améliorant l'existant et en implantant de nouveaux centres de congrès de rayonnement international**

┐ L'attractivité internationale du palais des Congrès de la Porte Maillot (Paris) est à soutenir par sa modernisation et l'augmentation de sa capacité d'accueil. De plus, la réalisation du futur centre de congrès international de Paris Orly et celui de Saint-Denis sont à prévoir. Enfin, l'amélioration de la desserte en transports collectifs de ces sites est nécessaire, afin d'intensifier leur rayonnement et d'en permettre l'accès depuis les pôles économiques et les territoires de recherche et d'innovation. ┘



## Affirmer une stratégie d'offre territoriale pour la recherche, l'innovation et l'enseignement supérieur

L'Île-de-France concentre un formidable potentiel en matière de recherche, d'innovation et de formation. Pour valoriser cet atout et se placer aux avant-postes de l'économie de la connaissance, une organisation spatiale plus efficiente et plus lisible des grands sites universitaires et de recherche doit être recherchée. Il s'agit d'impulser une dynamique de clusters en favorisant le travail en réseau des acteurs concentrés sur un nombre limité de territoires dotés des infrastructures et des services adaptés.

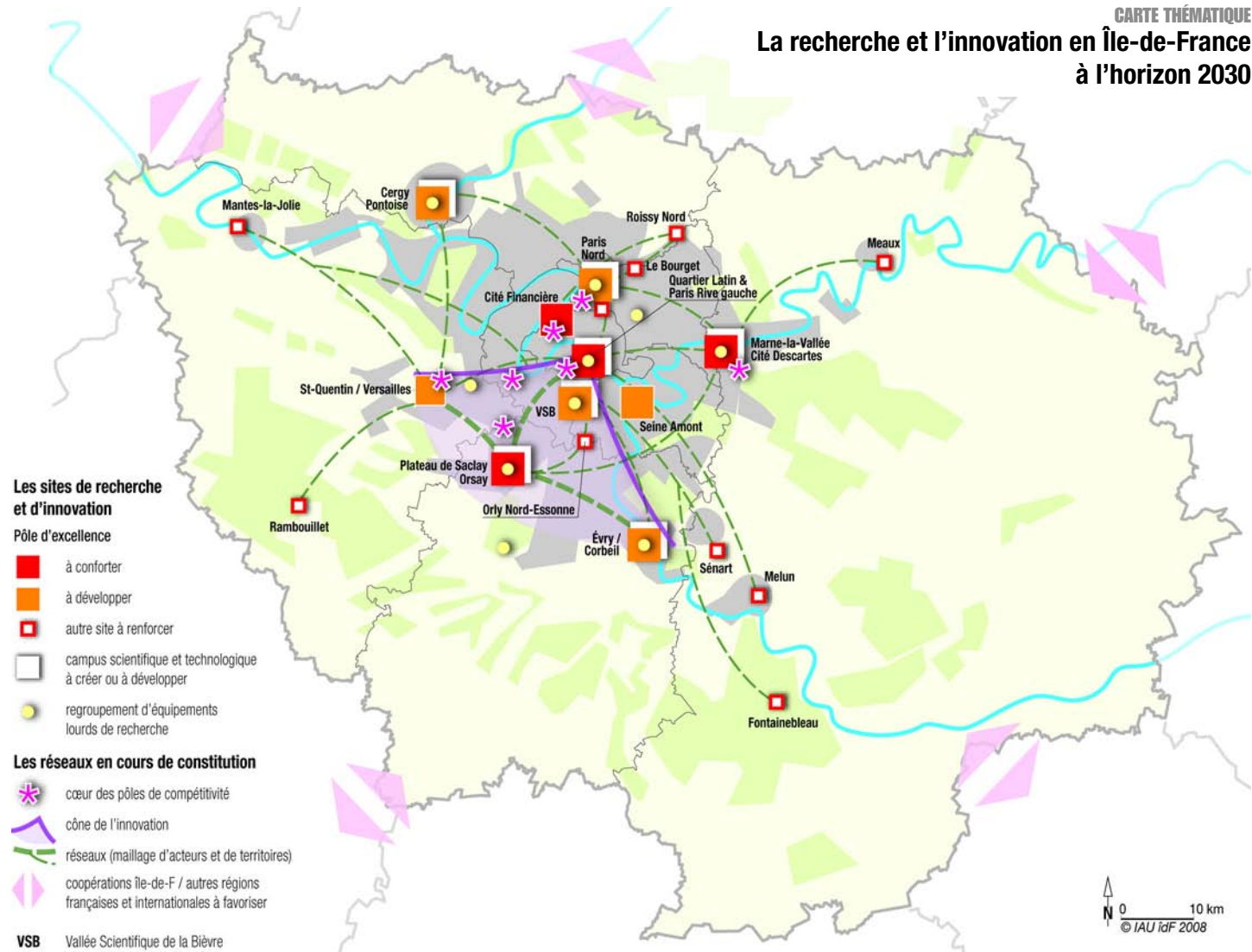
### Favoriser la constitution de pôles d'excellence et de campus autour de projets innovants

Pour atteindre une masse critique efficace en termes économiques et technologiques, l'objectif est de constituer, à proximité des sites universitaires et de recherche, des territoires d'excellence autour de projets innovants regroupant activités économiques, unités de recherche, équipements structurants en matière de recherche et d'enseignement supérieur.

▮ Sont ainsi à constituer en pôles d'excellence et, pour certains, en véritables campus, dans un souci de bon équilibre nord/sud et est/ouest :

► les territoires majeurs de rayonnement

## CARTE THÉMATIQUE La recherche et l'innovation en Île-de-France à l'horizon 2030



international et de forte concentration pour accroître leur envergure et leur notoriété à l'international : ce sont les cœurs de pôles de compétitivité comme la Cité Financière de Paris, le Quartier Latin (Paris Campus Quartier Latin), Paris Rive Gauche (Campus universitaire Paris Centre), Marne la Vallée/Cité Descartes (Campus Paris Est) et le pôle de Saclay/Orsay (Campus sur le Plateau de Saclay) ;

- ▶ des pôles présentant un fort potentiel de développement à conforter, parfois en liaison avec les précédents comme le pôle santé du Val-de-Marne et de la Vallée scientifique de la Bièvre, de Créteil, de Saint-Quentin/Versailles/Vélizy et d'Évry/ Val d'Essonne en liaison avec Saclay (Paris Sud), de Cergy-Pontoise ;
- ▶ des sites en cours de structuration à l'instar de Paris-Nord (Campus Condorcet Paris Aubervilliers), d'Orly Nord Essonne et autour de Roissy et du Bourget ou des sites émergents et à accompagner comme Melun, Fontainebleau, Mantes en Yvelines, Val de Seine et Sénart. ┘

Dans le système de la recherche francilienne, s'inscrivent aussi une multitude d'entreprises innovantes, de la *start-up* à la grande entreprise. Certaines sont structurées en systèmes productifs locaux à l'exemple de réseaux de PME-PMI orientés vers la création et le multimédia, d'autres, tournés vers certaines industries de pointe, fortement ancrées territorialement. Il importe donc de favoriser ces concentrations en leur réservant des capacités d'accueil.

### **Assurer le maillage d'un système francilien de l'innovation et de la recherche**

#### **Favoriser la mise en réseau des pôles d'excellence**

Il s'agit de faciliter les synergies et interactions par la mise en réseau et le maillage des différents territoires de la recherche francilienne entre eux, ainsi qu'avec les principaux pôles économiques, y compris ceux situés dans les autres régions du Bassin parisien. Cette ambition implique de tenir compte également, dans l'organisation de ces réseaux, des capacités, à terme, de desserte en transports collectifs destinés à maximiser les échanges, y compris avec les grands pôles de développement économique, ainsi que les liaisons avec les principaux carrefours d'échanges (aéroports, gares d'interconnexion) et les centres de congrès.

#### **Faciliter les synergies et interactions locales**

Au sein d'un même territoire, il convient de renforcer la proximité des structures scientifiques, des unités d'enseignement et des acteurs économiques, ce qui nécessite :

- ▶ de renforcer les réseaux de transport collectif ou de communication à très haut débit,
- ▶ de programmer les structures d'accueil de proximité (Maison du pôle) pour faciliter les échanges humains et la mutualisation des moyens,
- ▶ de développer, prioritairement par la requalification de zones d'activités existantes,

des parcs technologiques qui doivent offrir une diversité de locaux (incubateurs, bureaux, locaux techniques, etc.) afin de favoriser la fertilisation croisée.

Le rayonnement international des principaux pôles d'enseignement supérieur et de recherche implique également de mieux accueillir les étudiants et chercheurs étrangers pour lesquels un renforcement des capacités d'accueil et une offre de services préparant et facilitant leur séjour doivent être développés à proximité. Cela doit conduire à la programmation d'une ou deux cités universitaires internationales en Île-de-France.

### **Développer la cohérence et la qualité de l'offre universitaire au sein de l'agglomération**

L'Île-de-France offre une palette exceptionnelle de formations supérieures de tous niveaux et de toutes disciplines. Pour en améliorer la performance et l'attractivité, un effort de modernisation et de mise en cohérence doit être mené sur le territoire.

#### **Poursuivre la modernisation et l'équipement des établissements d'enseignement supérieur et de recherche**

Il est impératif d'achever la modernisation du patrimoine ancien ou plus récent mais insuffisamment entretenu, tout particulièrement dans Paris Centre, Paris Sud, Nanterre, Créteil et Paris Nord. Des constructions nouvelles en cœur d'agglomération seront nécessaires pour améliorer l'accueil des étudiants et développer l'offre de services indispensables à la vie étudiante (bibliothèques, maisons de l'étudiant).

### **Encourager le regroupement géographique des établissements**

Une recomposition de l'offre régionale d'enseignement supérieur doit être conduite dans un souci de lisibilité spatiale. Elle privilégiera le regroupement géographique des implantations, et le rééquilibrage de l'offre vers l'Est. Au sein de l'agglomération centrale, la priorité sera de développer la cohérence et la qualité des équipements. L'accessibilité aux établissements de niveau régional et intermédiaire sera améliorée, afin de garantir à tous les Franciliennes et Franciliens la possibilité de poursuivre des études supérieures.

La répartition spatiale des établissements devra tendre vers un regroupement sur des sites bien identifiés. Le pôle Paris Rive Gauche, territoire majeur de rayonnement international, viendra compléter le système régional en se structurant avec Seine Amont, tout comme le pôle Paris Nord. Cette structuration implique un regroupement des sites des établissements concernés.

#### **Favoriser la coopération entre les établissements et la mise en commun de leurs équipements et services**

Dans une logique de réseau, les ressources humaines et matérielles gagneraient à être davantage partagées entre les établissements, notamment entre les universités et les écoles. À cet égard, les rapprochements engagés dans le cadre des pôles de recherche et d'enseignement supérieur (PRES) devront être étendus aux nouveaux équipements et services dédiés à la vie étudiante.

Ces efforts de mise en réseau pourraient déboucher à terme sur une réduction du nombre d'établissements, dont la vocation serait alors davantage pluridisciplinaire.

### Garantir l'accès aux établissements d'enseignement supérieur de niveaux intermédiaire et régional

La possibilité d'accéder à un enseignement supérieur de qualité est une condition indispensable au développement social et à l'attractivité de l'ensemble du territoire régional. Les facteurs de disparité liés à l'histoire du développement universitaire doivent être résorbés.

#### Améliorer l'accès aux sites d'enseignement supérieur de niveau intermédiaire ou régional

Améliorer l'accessibilité aux principaux équipements d'enseignement supérieur contribue à la fois à accroître leur attractivité et à faciliter la poursuite d'études pour un plus grand nombre de Franciliennes et Franciliens. C'est pourquoi l'amélioration de la desserte en transports collectifs (et en circulations douces) des sites universitaires constitue une priorité. Elle concerne tout particulièrement le site de Villetaneuse de l'Université Paris XIII. L'accessibilité des sites de Bobigny, Saint-Denis, Marne la Vallée, Créteil, Évry/Val d'Essonne, Orsay et Chatenay-Malabry doit également être améliorée.

Une offre de logements adaptés aux besoins des étudiants est aussi de nature à encourager la poursuite d'études dans des établissements éloignés du domicile parental. Dans ce

domaine, les besoins criants nécessitent un doublement des capacités d'accueil, afin d'atteindre, en nombre de lits pour étudiants, un niveau d'équipement au moins équivalent à celui constaté en moyenne nationale.

À cet égard, une correction des déséquilibres géographiques devra être atteinte par le développement d'offres nouvelles, en particulier dans l'académie de Paris et l'académie de Créteil. Au regard des besoins régionaux, tout site actuel dévolu au logement étudiant, et notamment au logement social étudiant, bien desservi en transport collectifs, doit conserver sa vocation d'hébergement étudiant. ▮

La modernisation des résidences construites dans les années 1960 et 1970 est à achever, y compris pour Paris.

#### Développer les pôles d'enseignement supérieur de proximité

Hors de l'agglomération centrale, l'accès à un enseignement supérieur de proximité passe par le développement et renforcement des principaux sites existants dans le champ du post-bac (classes préparatoires aux grandes écoles et sections de techniciens supérieurs des lycées, instituts universitaires de technologie, licences professionnelles) à Meaux, Sénart, Melun, Fontainebleau, Vélizy, Rambouillet, Mantes la Jolie, en cohérence avec l'offre de formation et de recherche des établissements dont ils dépendent.

#### CARTE THÉMATIQUE

### Les effectifs des étudiants dans l'enseignement supérieur par commune d'accueil

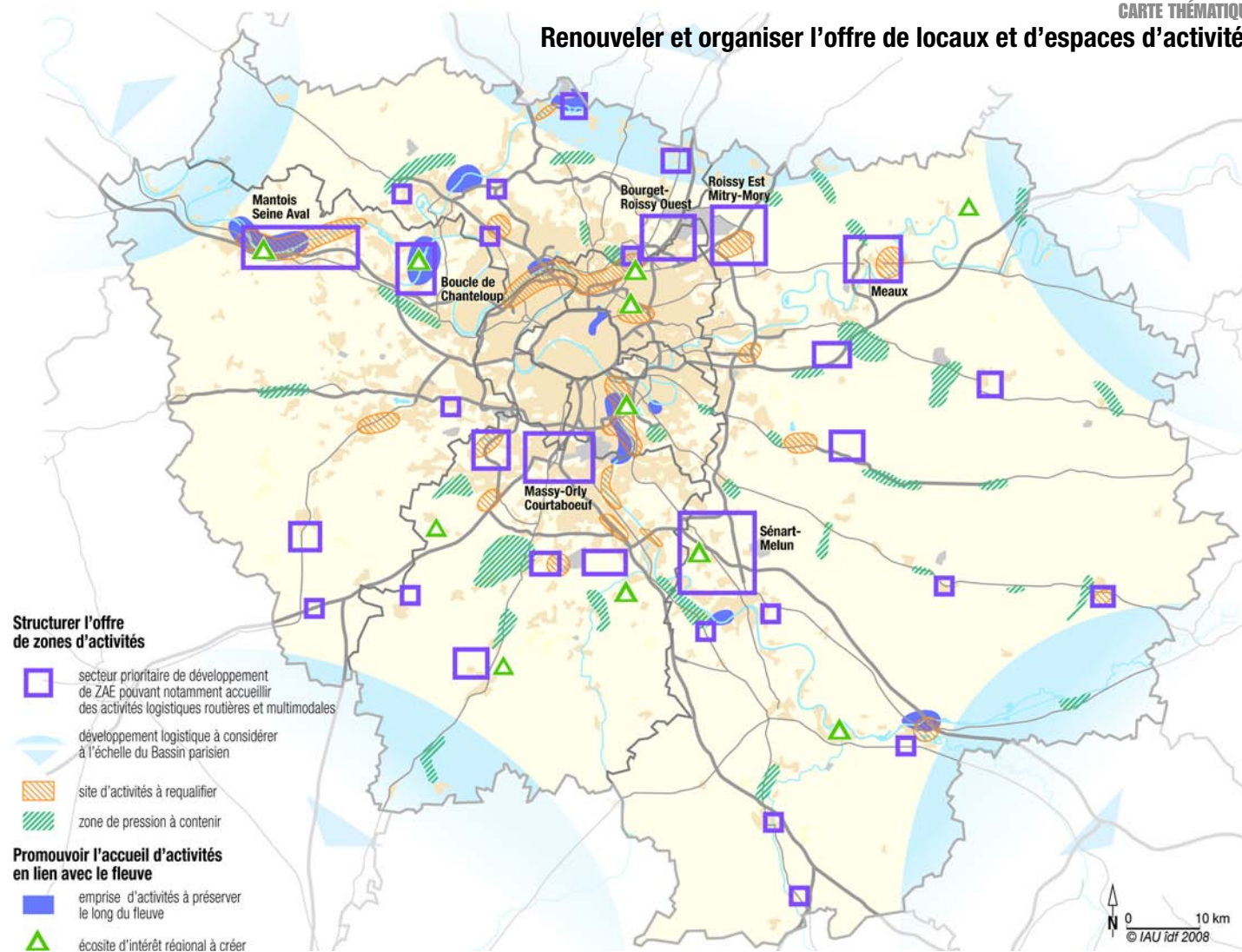


Effectifs des étudiants dans l'enseignement supérieur par commune d'accueil

- > 10 000 étudiants (pôles universitaires principaux)
- 2 000 à 10 000 étudiants (pôles intermédiaires)
- < 2 000 étudiants (pôles de proximité)
- pôle urbain de l'espace rural

Source : IAU IdF  
© IAU IdF 2008

## Renouveler et organiser l'offre de locaux et d'espaces d'activités



## ■ Favoriser la diversité de l'emploi par une offre renouvelée de locaux et d'emprises d'activités

### Renouveler l'offre de locaux et de terrains pour les activités

Du local artisanal aux plates-formes logistiques, le parc des locaux d'activités représente environ 55 millions de m<sup>2</sup>. La concurrence foncière fait que l'offre de locaux d'activités se renouvelle difficilement et se redéploie fortement sur les franges de l'agglomération où le foncier disponible est abondant. L'objectif est de contenir et d'organiser l'offre de terrains urbanisables afin d'inciter à la redynamisation d'emprises d'activités anciennes et sous-occupées, en veillant au maintien d'une offre d'immobilier d'entreprise diversifiée.

### Favoriser l'intégration urbaine des activités liées au fonctionnement de la ville (artisanat, PME-PMI, logistique terminale, etc.)

Dans les tissus urbains du cœur de l'agglomération où s'exerce une pression du marché des bureaux et des logements, la mixité des fonctions économiques est à préserver en favorisant le maintien et le renouvellement d'une offre de locaux destinés à l'artisanat et aux TPE-PME.

### Soutenir la requalification des sites d'activités anciens pour préserver la diversité des fonctions économiques

Pour répondre aux enjeux du renouvellement urbain tout en évitant l'éviction d'activités (PME de l'industrie ou de la construction, des services aux entreprises ou aux particuliers...) dont les débouchés se situent en zone centrale, il convient de maintenir et de requalifier des zones d'activités anciennes parallèlement à des emprises dont la mutation vers d'autres usages doit être organisée.

### Structurer le déploiement de zones d'activités économiques de façon cohérente au regard des conditions d'accessibilité et de leur impact environnemental

┌ Dans l'objectif de rationaliser le déploiement spatial des activités, la localisation de nouvelles zones doit privilégier les sites bénéficiant d'une desserte multimodale. La conception des nouvelles zones d'activités doit minimiser leur impact environnemental et paysager, ainsi que la consommation d'espaces naturels. ┘

### Préserver des emprises pour l'implantation d'unités de production, de services urbains et d'activités liées au transport fluvial

┌ Les prévisions et décisions d'urbanisme doivent intégrer la préservation d'un foncier permettant d'accueillir à moyen terme les activités indispensables au fonctionnement de la métropole francilienne, comme notamment les unités de production industrielle, les services urbains, les activités génératrices de nuisances et celles liées à la distribution fluviale et au recyclage de matériaux. ┘

### Améliorer l'accueil et organiser l'implantation des activités sur l'espace régional

La stratégie visant à améliorer l'offre sur les sites existants et à anticiper les besoins des activités qui contribuent à la construction de l'éco-région se décline sur le territoire francilien par les objectifs et orientations suivants :

#### Structurer un « réseau » de parcs d'activités en cœur d'agglomération

┌ Il s'agit de maintenir et de développer la vocation « activités », notamment industrielles, de certaines grandes emprises qui doivent être rendues accessibles et modernisées pour devenir des parcs de qualité, attractifs auprès des entreprises et des investisseurs. Sont notamment concernées les anciennes zones industrielles ou les sites d'activités dont la localisation, à environ 10 km du centre de Paris et proche de l'A86, en fait des sites stratégiques pour le maintien d'un tissu de PME-PMI dans l'agglomération. ┘

#### Promouvoir le développement d'éco-sites d'intérêt régional

Pour limiter la dépendance régionale en énergie et en matériaux (recyclage) et contribuer au développement de filières porteuses de créations d'emplois, des sites dédiés (éco-sites) à des activités amont et aval des éco-filières doivent être créés, qu'il s'agisse d'éco-industries préventives (production d'énergies renouvelables, éco-conception des produits, gestion alternative de l'eau...) ou curatives (collecte et valorisation des

déchets, traitement des eaux usées...). Chaque territoire doit être en mesure d'offrir des conditions d'accueil adaptées aux entreprises qui produisent des énergies renouvelables, participent à la lutte contre la pollution ou assurent le traitement des déchets.

▮ Sont prioritairement à ériger en éco-sites les installations « techniques » existantes ou les sites optimisant l'implantation de nouvelles installations (proximité de la voie d'eau). Il s'agit notamment d'éco-sites d'envergure régionale en cours de constitution comme ceux de Mantes-Seine Aval (éco-pôle de Limay-Porcheville), du port de Triel, des berges de l'Ourcq (éco-cité à Bobigny, Pantin, Noisy-le-Sec, Romainville et Bondy), de la Plaine de France (éco-pôle de la Morée au Blanc-Mesnil), de Seine Amont, de Sénart (en lien avec l'éco-pôle), de la confluence Seine-Loing (pôle éco-matériaux et agro-ressources de la communauté de communes de Moret-Seine et Loing), de l'éco-pôle de Marcoussis, et celui du bâtiment du pays Fertois et du pays de l'Ourcq. ▮

### Préserver des emprises d'activités le long du fleuve

L'accélération du transfert modal du transport de marchandises vers l'eau se conjugue avec une stratégie de renouveau économique du fleuve qui implique de maintenir des emprises pour les activités en berges de fleuve.

▮ Il s'agit de :

- préserver une capacité d'accueil pour des sites de production ;
- ne pas compromettre les actions d'aménagement nécessaires à une meilleure inté-

gration des activités appelées à se développer, notamment : la distribution urbaine fluviale, la logistique retour des différents types de déchets, le recyclage de matériaux, le transport de produits dangereux. ▮

### Organiser l'offre de grands sites logistiques

La création, en nombre limité, de nouvelles zones d'activités économiques est indispensable à l'approvisionnement de l'Île-de-France. Cet impératif doit être concilié avec celui de la limitation des consommations foncières et l'émission des implantations.

▮ La localisation des zones d'activités à vocation logistique doit privilégier une desserte multimodale et un positionnement au carrefour de nœuds autoroutiers. Hors de ces grands sites, seules des emprises très limitées, en continuité de zones existantes, seront autorisées pour l'accueil du développement d'entreprises locales. ▮

Dans les territoires interrégionaux, l'offre de foncier pour les activités est à organiser en coordination avec les pôles d'activités situés au-delà des limites administratives franciliennes.

## ■ Accompagner le maintien et le développement du secteur agricole

L'agriculture francilienne est un atout majeur pour la région. Le secteur agricole contribue à

la richesse économique de l'Île-de-France et à l'attractivité de la région tant pour les entreprises et les habitants que pour son apport, capital en termes d'aménagement du territoire. Le contexte de transition écologique en fait plus que jamais un potentiel d'innovation et de renouvellement industriel. Les objectifs sont de :

- maintenir le potentiel productif et la fonctionnalité des espaces naturels et agricoles face aux pressions de l'urbanisation. Les surfaces agricoles franciliennes font partie des terres les plus fertiles et productives grâce au potentiel agronomique qu'elles représentent. L'implantation des activités nécessitant une artificialisation des sols doit donc privilégier leur regroupement et leur polarisation afin de préserver l'intégrité d'exploitations agricoles fonctionnelles, viables économiquement permettant des cultures diversifiées, alimentaires et non alimentaires ;
- anticiper l'accueil d'entreprises dans les filières amont et aval liées à l'agriculture : innovation, production, fabrication, activités liées aux agro-matériaux ou à la valorisation de la biomasse de produits agricoles. Sur les sites d'activités, qu'il s'agisse de sites dédiés (éco-sites, pôles matériaux, etc.) ou de zones d'activités mixtes, ces sites devront bénéficier d'infrastructures adaptées (desserte transport multimodale, fibre optique, etc.).

L'activité agricole doit contribuer à l'attractivité régionale tant par la richesse des paysages que par la richesse économique qu'elle génère grâce à la protection des espaces agri-

coles qu'assure le SDRIF (cf. chapitre 2.4, « Garantir pérennité, lisibilité et fonctionnalité à long terme des espaces agricoles »). Une action spécifique dans les territoires de la ceinture verte et plus généralement une politique ambitieuse de soutien à l'agriculture périurbaine, accompagnera le maintien et le développement du secteur agricole.




# Les objectifs et orientations pour un développement durable de l'Île-de-France **2**

> *Accueillir l'emploi et stimuler l'activité économique, garantir le rayonnement international*



**2.2**

**Développer et faciliter une mobilité raisonnée des personnes et un transport durable des biens**


## Réorganiser et renforcer les services ferroviaires radiaux

-  haute capacité et fréquence au sein de l'agglomération
-  rapidité, cadencement, confort au sein de la région
-  pôle d'échange ferroviaire





## Mailler les transports collectifs par des lignes structurantes de rocade

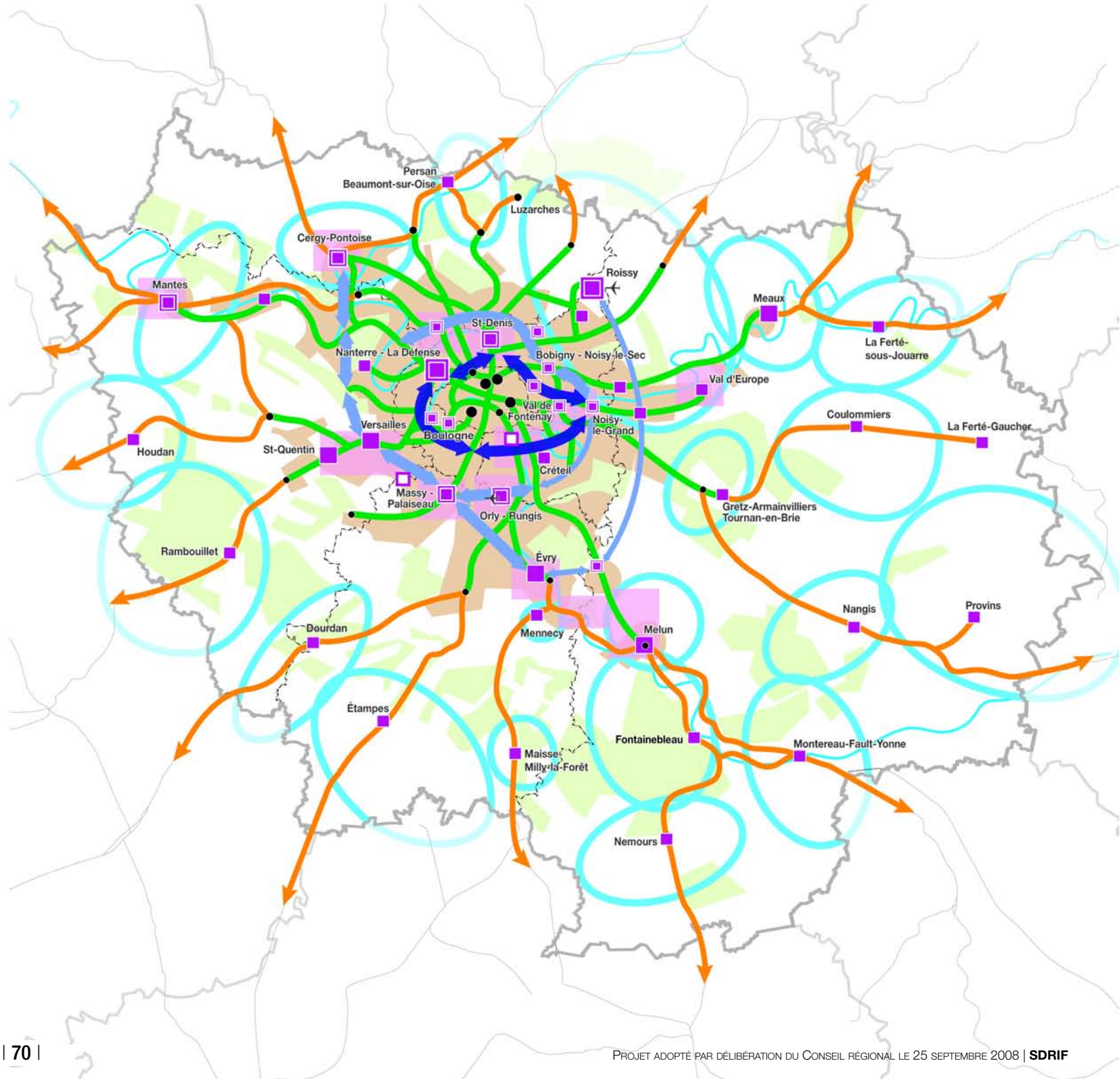
-  étendre le réseau maillé de métro par des prolongements et des lignes de rocade hors Paris
-  créer des liaisons structurantes de rocade

## Développer les transports collectifs en site propre sur voirie

-  bassin de desserte à structurer par des transports collectifs en site propre sur voirie

## S'appuyer sur les polarités existantes et en devenir

-  pôle urbain
-  pôle urbain à l'accessibilité accrue
-  pôle urbain nouveau
-  conforter les bassins de déplacements hors agglomération





## 2.3 Promouvoir une nouvelle approche stratégique des transports au service du projet spatial régional

### Une articulation optimale entre aménagement, développement économique et systèmes de transport

Le SDRIF promeut une nouvelle approche stratégique des transports qui trouve ses fondements dans la recherche d'une articulation optimale entre systèmes de transports et aménagement du territoire, par la localisation du développement urbain et la répartition des densités, en liaison avec l'organisation et le développement hiérarchisés des réseaux de transports et ce, en tenant compte des différentes échelles, spatiales et temporelles, de la mobilité.

Cette nouvelle approche stratégique des transports accorde une primauté aux transports collectifs et aux modes alternatifs à la route, afin de promouvoir une mobilité raisonnée des personnes et un transport durable des biens susceptibles de contribuer au développement durable de l'Île-de-France, notamment économique, dans un contexte de renchérissement des coûts énergétiques et de contraintes climatiques.

Le réseau des transports collectifs est le support du projet spatial régional.

L'intensification urbaine du cœur d'agglomération justifie et rend indispensable un accroissement fort de la performance des transports collectifs le desservant. Outre l'amélioration de l'offre de service, en qualité comme en quantité, sur les lignes existantes, le maillage des réseaux sera développé grâce à de nouvelles liaisons structurantes de rocade.

La liaison « Arc Express » est à ce titre le projet d'infrastructure fondamentale et prioritaire du SDRIF, à une échelle sans équivalent depuis la création du RER dans les années 1970. Rcade ferrée à haute qualité de service autour de Paris, « Arc Express » renforce considérablement l'accessibilité en transports collectifs. En privilégiant les déplacements de banlieue à banlieue, cette nouvelle liaison de rocade irriguera non seulement des territoires du cœur d'agglomération directement desservis mais aussi des territoires hors agglomération centrale susceptibles d'accueillir de forts développements urbains. Porteuse d'un potentiel de développement urbain intensif, la liaison « Arc Express » est l'épine dorsale qui structure le projet spatial pour le cœur d'agglomération, en soutenant les projets de construction de logements et de développement économique.

Dans l'agglomération centrale, une action sur l'offre de transport et l'organisation spatiale des territoires rend possible la maîtrise de l'urbanisation diffuse et l'intensification des polarités urbaines. Le SDRIF vise d'une part à renforcer les réseaux radiaux vers le cœur

d'agglomération, notamment par une redéfinition de l'offre RER, et d'autre part à créer de nouvelles liaisons Tangentielles en site propre entre pôles voisins. Les quartiers de gares et les pôles d'échanges de ce réseau d'agglomérations restructurés ont vocation à accueillir une part importante du développement urbain et à polariser ainsi leurs bassins de déplacements.

Le renforcement des dynamiques propres aux villes de l'espace rural et la maîtrise de leur développement urbain impliquent des actions d'amélioration de l'offre de transport au sein des bassins de vie ainsi que de maintien ou de développement de la qualité des accès vers l'agglomération centrale, mais aussi vers d'autres pôles structurants à l'échelle du Bassin parisien.

### Une offre de transport cohérente à la hauteur des défis

Au-delà de ce lien renforcé entre les transports et l'aménagement, la nouvelle approche stratégique des transports répond fondamentalement aux défis du SDRIF en termes d'attractivité, de cohésion sociale et territoriale, d'habitat, de ressources naturelles et d'environnement.

En effet, le développement d'infrastructures structurantes telles que les nouvelles liaisons à grande vitesse, les nouvelles gares TGV ou encore la mise en œuvre d'« Arc Express » sont pour la région sources d'attractivité économique et de rayonnement national et international. Néanmoins, au-delà des infrastructures, c'est la qualité du système de transports, en matière de service public, de lutte

contre la pollution et de correction des inégalités territoriales et sociales, qui favorise et continuera à favoriser l'implantation de fonctions stratégiques en Île-de-France.

Ainsi, l'effort considérable à fournir en matière de construction de logements, tout en maîtrisant strictement la consommation d'espaces ouverts, implique une capacité des réseaux de transport de desservir une ville plus compacte et de supporter une croissance prévisible des volumes de déplacements.

Le maintien de la cohésion sociale, les rééquilibrages territoriaux, le développement des accès à l'emploi et aux services urbains interrogent les carences spatiales et temporelles de l'offre de transport collectif et la dépendance trop grande de nombreux territoires vis-à-vis de la voiture individuelle.

L'établissement de conditions environnementales exemplaires exige des alternatives à l'usage immodéré de la voiture et du camion afin de réduire les émissions de polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre. Ceci impose également, pour les nouveaux réseaux, de limiter la fragmentation des espaces ouverts et les nuisances sonores générées par les transports.

Outre la performance des services voyageurs, le SDRIF promeut la rationalisation des fonctions logistiques et la valorisation de leur lieu d'implantation en faveur d'un report modal du transport de marchandises.

La nouvelle approche stratégique des transports, qui sera relayée par le plan de déplacements urbains d'Île-de-France, s'appuie sur :

- l'amélioration de l'offre en transports

# Desserte nationale et internationale à terme

## FERROVIAIRE

- voie ferrée interrégionale et grande ligne
- - - projet électrification, Paris-Provins-Troyes et Meaux-La-Ferté-Milon
- ..... projet liaison Creil - Roissy

## Services TGV existant

- sur voie ferrée classique
- sur voie ferrée dédiée (LGV)
- gare TGV

## Projet de ligne à grande vitesse (LGV)

- ➡ principe de liaison
- future gare TGV

## Projet de liaison interrégionale

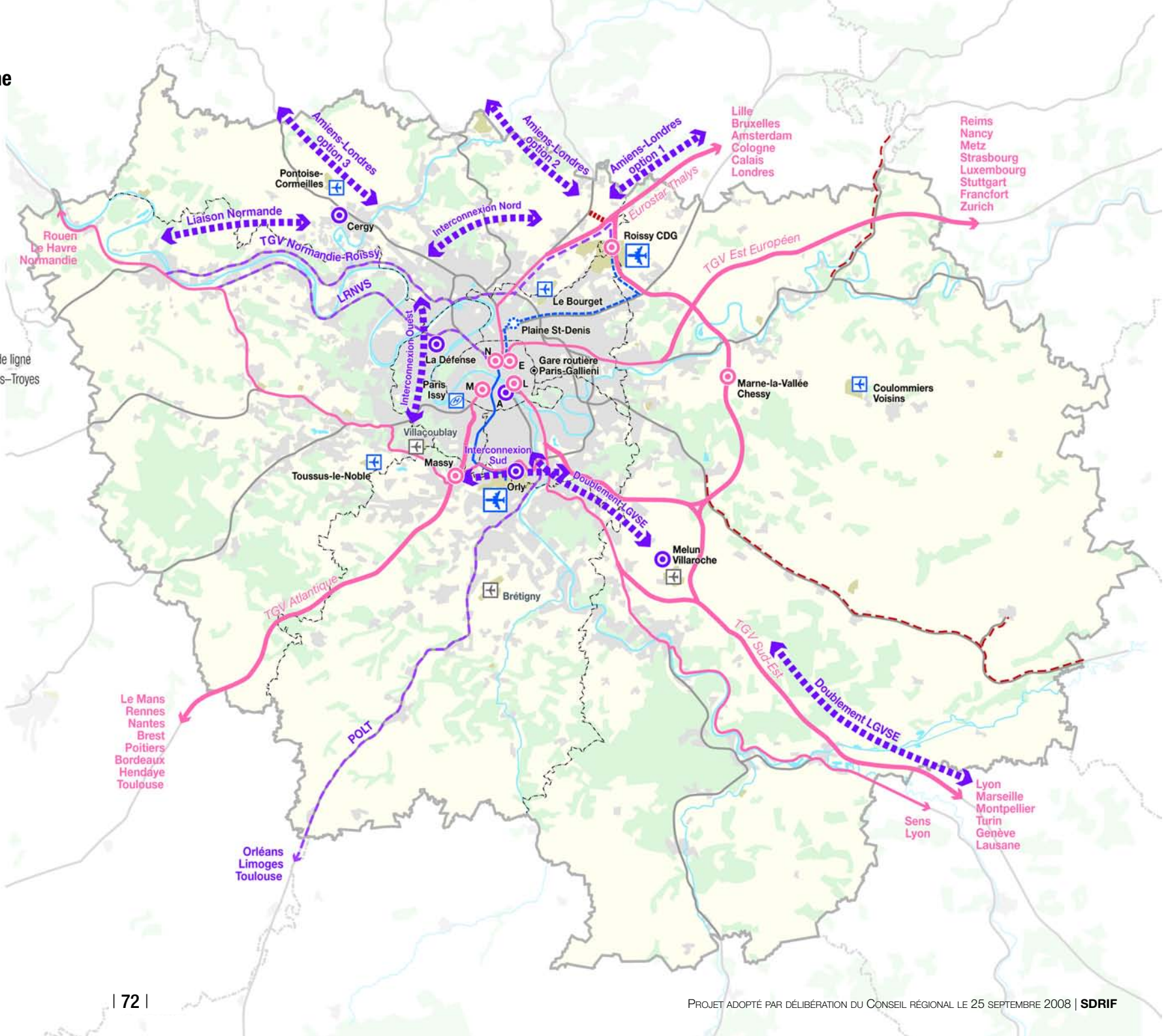
- - - POLT, LRNVS
- TGV Normandie-Roissy
- liaison sur voie ferrée classique

## AÉROPORTUAIRE

- ✈ aéroport
- ✈ aéroport d'affaires
- ✈ hélicoptère
- ✈ autre aéroport

## Liaisons vers Paris

- Orly Val + RER B
- projet CDG express
- arrêt CDG express



- collectifs, par le développement des infrastructures et une meilleure qualité de service sur l'ensemble des réseaux ;
- ▶ des choix à faire en matière de développement et d'amélioration du réseau routier : résorption des points durs et maintien d'un bon niveau global de fonctionnement ;
  - ▶ la recherche d'une meilleure cohérence entre habitat – emploi – équipements – services – réseaux et mobilité à l'échelle des territoires, et non pas seulement à l'échelle régionale, en s'intéressant à tous les modes de transport y compris les modes doux ;
  - ▶ la rationalisation des fonctions logistiques et la valorisation de leur lieu d'implantation, afin d'agir en faveur d'un report modal du transport de marchandises.

## ■ Renforcer l'accessibilité nationale et internationale de la région Île-de-France

Parmi les nombreux facteurs sur lesquels repose la compétitivité d'une métropole de rang international, l'accessibilité des biens et des personnes depuis et vers d'autres régions économiques figure parmi les plus importants.

Paris occupe une excellente position concurrentielle dans le système de transport européen. Ainsi, les plates-formes aéroportuaires parisiennes occupent la 2<sup>ème</sup> place en Europe pour le transport de voyageurs, et le réseau des lignes à grande vitesse (LGV) français est

sans égal sur le continent. En tant que « hub » aérien et ferroviaire, l'Île-de-France dispose d'une accessibilité internationale et européenne que se partagent l'aviation et le train, et dont la structure est en train d'évoluer avec l'essor des LGV. Ces atouts viennent compenser l'éloignement relatif de cette région, notamment par rapport à l'axe rhénan. En revanche, les disparités intrarégionales en matière d'accessibilité nationale et européenne restent élevées.

Le Bassin parisien est l'échelle pertinente pour traiter une grande partie des problématiques et des projets liés à l'accessibilité de l'Île-de-France, que ce soit en termes de qualité de desserte du territoire interrégional, en termes de cohérence des projets et de complémentarité des stratégies, et, enfin, en termes de prise en compte des impacts. À ce titre, la conférence des Présidents de Régions et de CESR du Bassin parisien a établi une liste commune de projets nécessaires ou souhaitables. Elle concerne tous les modes de transports et permet de mettre en perspective les différentes logiques à l'œuvre : logiques d'évitement de la région pour des trafics de grand transit (par exemple le contournement ferroviaire fret) ; logiques de desserte de la région, mais de contournement de son agglomération centrale ; logiques d'accès à son cœur d'agglomération et à ses grandes fonctions métropolitaines, par exemple la modernisation de la liaison rapide Normandie-Vallée de la Seine (LRNVS) et le raccordement de l'axe POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) au barreau sud du TGV en projet.

## Améliorer l'accessibilité aérienne : performance, insertion et desserte des aéroports

Pour une région métropolitaine internationale, un système aéroportuaire performant est un facteur essentiel d'accessibilité et d'attractivité, un outil au service du développement économique et touristique. Au niveau local, les plates-formes aéroportuaires sont des sites où se concentrent de nombreuses activités liées directement ou non au transport aérien et générant un nombre important d'emplois. Le système aéroportuaire francilien, sixième du monde, est très performant. Il compte au total 24 aéroports et aérodromes, avec des trafics essentiellement concentrés sur les aéroports de Roissy - Charles-de-Gaulle et d'Orly. Ces aéroports devraient connaître une croissance modérée de leur trafic en nombre de passagers, dans le respect des plafonds et interruptions des vols de nuit en vigueur. Cette hypothèse tient compte des marges de manœuvre encore offertes par les possibilités de report vers les aéroports d'affaires franciliens et les aéroports de province, ainsi que du report modal pour le fret.

L'augmentation de l'emport moyen sera aussi un facteur favorisant le renforcement de l'accessibilité de l'Île-de-France par voie aérienne. Des solutions alternatives durables au tout aérien sont aussi à développer, notamment via le développement du réseau ferré grande vitesse, à l'échelle nationale et européenne, pour le fret et les voyageurs. Elles doivent accompagner le renforcement de l'accessibilité de l'Île-de-France par voie aérienne sans que cela ne se traduise par une croissance

non maîtrisée du nombre de mouvements, une augmentation des nuisances aériennes ainsi qu'une saturation technique des aéroports franciliens.

D'autres alternatives sont envisagées qui visent à limiter les impacts environnementaux du transport aérien et de ses infrastructures. Ces alternatives se traduisent par les dispositions suivantes :

- ▶ la réduction des émissions des nouveaux avions (d'ici 2020, réduction de 50 % du bruit perçu, réduction de 80 % des émissions d'oxydes d'azote – NOx) ;
- ▶ l'accélération de la modernisation de la première compagnie domiciliée et de quinze compagnies aériennes représentant environ 2/3 du trafic en 2007 ;
- ▶ une nouvelle politique tarifaire (modulation de la taxe sur les nuisances aériennes) basée sur la classification acoustique des appareils ;
- ▶ une amélioration de la performance environnementale de la navigation aérienne pour diminuer l'impact du bruit au sol (relèvement des altitudes d'arrivée des avions) ainsi que celle des aéroports et des entreprises du secteur aérien : desserte en transports collectifs et alternatifs et notamment le développement des interconnexions TGV (fret et voyageurs), économies d'énergie... ;
- ▶ une amélioration de l'insonorisation des logements des riverains dans le cadre des plans de gêne sonore ;
- ▶ la réduction de la nuisance sonore nocturne notamment par la réduction du trafic fret nocturne.

Aussi, l'objectif consiste-t-il à permettre un développement durable conciliant l'amélioration des conditions de vie des populations résidentes et des personnes qui travaillent dans l'environnement des plate-formes de Roissy et d'Orly, avec les enjeux de développement économique et social de la métropole francilienne.

Il s'agit désormais d'organiser le développement de l'activité aéroportuaire en tirant parti des avancées technologiques pour concilier les intérêts du territoire et de ses acteurs économiques, notamment dans le cadre de la charte de développement durable.

S'agissant de la plate-forme de Roissy – Charles de Gaulle, on s'attachera en priorité à réduire les nuisances sonores provoquées par le trafic de nuit. L'arrêté du ministre de l'équipement en date du 6 novembre 2003, relatif à l'attribution des créneaux de nuit sur Roissy, organise déjà la réduction progressive du trafic entre 0h00 et 5h30. Il conviendra de poursuivre cette tendance. Par ailleurs, l'interdiction totale de vol pour les avions les plus bruyants (à compter de 2008), la modernisation accélérée de la flotte des principales compagnies, et les mesures complémentaires de gestion généreront de nouveaux progrès en la matière.

Des mesures d'accompagnement sont par ailleurs nécessaires à la mise en œuvre d'un projet harmonieux de développement et d'aménagement durable du territoire de Roissy :

- ▶ l'accélération de l'insonorisation des locaux existants et l'exigence de normes acoustiques élevées pour les construc-

tions nouvelles et les rénovations lourdes ;  
▶ l'organisation d'un meilleur partage des retombées fiscales en faveur des communes les plus en difficulté.

Par ailleurs, la desserte terrestre des aéroports franciliens doit être renforcée afin que leur potentiel d'accessibilité nationale et internationale profite à l'ensemble du territoire régional. Cette desserte doit se fonder sur la mise en service de transports collectifs performants et bien connectés au réseau ferroviaire régional, interrégional et national et, en ce qui concerne Orly, par des aménagements routiers favorisant l'insertion de la plate forme dans la trame viaire locale.

┌ Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :

- ▶ aménagements de la ligne RER B Nord ;
- ▶ construction d'une gare TGV à Orly dans le cadre de la réalisation de la ligne TGV d'interconnexion sud, en partie souterraine ;
- ▶ mise en service d'une voie ferrée entre la plate-forme aéroportuaire de Roissy – Charles de Gaulle et le faisceau de Paris nord, notamment pour autoriser des liaisons entre Roissy et Amiens, Creil et Beauvais-Tillé.

Le projet de desserte directe de l'aéroport de Roissy depuis la gare de l'Est – « CDG Express » sera réalisé grâce à l'amélioration du RER B Nord et à la réalisation du barreau de Gonesse. ┘

Un arrêt à La Plaine Saint-Denis pourrait être réalisé en lien avec le développement de ce pôle tertiaire.

### Conforter l'accessibilité ferroviaire : amélioration et développement du réseau ferré national sur l'Île-de-France

L'attractivité de l'Île-de-France est fondamentalement liée à la qualité de son accessibilité ferroviaire à l'échelle interrégionale, nationale et européenne. Or, l'accessibilité par le train présente certaines carences et comporte, à terme, de sérieuses limites. En effet, le réseau « grandes lignes » de la SNCF reste essentiellement centré sur la capitale, avec une efficacité prouvée, mais utilise des installations aujourd'hui congestionnées. Les problèmes peuvent se situer en gares, par exemple en gare du Nord et en gare de Lyon, voire en gare de l'Est à Paris, sur les lignes classiques donnant accès aux lignes à grande vitesse (LGV) ou sur les LGV elles-mêmes.

Le réseau LGV est une composante essentielle de cette accessibilité ferroviaire de l'Île-de-France, et ainsi de son attractivité. En outre, il contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. La fréquentation des liaisons ferroviaires à grande vitesse a fortement augmenté du fait de la mise en service progressive de nouvelles lignes, la dernière en date étant la LGV Est. Une partie significative de cette augmentation provient des reports de la voiture et d'une façon encore plus massive de l'avion vers le train pour toutes les liaisons vers les villes à moins de 4 heures de Paris en train.

La perspective de l'ouverture à la concurrence du transport ferré international de voyageurs en 2010 pourrait avoir pour conséquence l'augmentation du trafic.

**CARTE THÉMATIQUE**

**Les grands projets d'infrastructures à l'échelle du Bassin parisien**

**RÉSEAU ROUTIER**

- autoroute existante
- aménagement de route existante
- nouvelle autoroute

**RÉSEAU FERRÉ**

- ligne interrégionale et grande ligne
- ligne à grande vitesse

**Projets sur réseau voyageurs**

- aménagement ligne existante
- nouvelle ligne à grande vitesse

**Projets sur réseau fret**

- aménagement ligne existante
- nouvelle ligne
- ferroutage

**VOIES NAVIGABLES**

**Grand gabarit**

- voie d'eau existante
- canal Seine Nord Europe

- port
- Port 2000 : perspectives d'évolution



Dans ce contexte, le système ferroviaire à grande vitesse francilien montre des signes de saturation, tant au niveau des gares qu'au niveau de certaines lignes, notamment en ce qui concerne les lignes d'interconnexion en rocade.

Un schéma global et ambitieux doit être établi pour faire face à cette situation et maintenir l'excellence de la desserte de la région. Ce schéma doit définir les conditions d'une bonne accessibilité du secteur de la Défense au réseau à grande vitesse. Il doit également donner toute sa place au complexe gare du Nord/gare de l'Est, porte d'entrée des grandes capitales européennes en Île-de-France.

Le schéma des LGV s'articulera autour des deux axes suivants, au sein desquels un certain nombre de projets sont d'ores et déjà identifiés :

- ▶ d'une part, la création de gares TGV hors de Paris, qui déchargeront les gares parisiennes et renforceront la desserte du territoire. À ce titre, une gare au niveau de l'aéroport d'Orly devra être réalisée. La jonction entre la future interconnexion sud et la LGV sud-est d'une part, et le territoire de Plaine Commune d'autre part, sont également des secteurs à enjeux pour la localisation d'une gare. Les gares extra-muros existantes, et notamment celle de Massy, verront également leur rôle renforcé pour capter une partie de la croissance du trafic. À plus long terme, La Défense – Seine-Arche et les territoires de Cergy et de Sénart ont vocation à accueillir une gare TGV ;

- ▶ d'autre part, le renforcement et le développement du réseau LGV doivent être entrepris. Cela concerne la création de nouvelles lignes liées au développement du réseau national et européen. Cela concerne également, pour l'Île-de-France, la réalisation de nouvelles rocales d'interconnexion essentielles au bon fonctionnement de ce réseau. La priorité doit être donnée à la réalisation de la ligne d'interconnexion sud, entre la gare de Massy et la LGV sud-est, en passant par Orly. Cette nouvelle ligne doit être connectée au faisceau de la gare d'Austerlitz, qui dispose encore d'une réserve de capacité, et pourrait ainsi décharger la gare de Lyon.

┌ Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :

- ▶ modernisation de la LRNV ;
- ▶ modernisation des gares parisiennes ;
- ▶ développement du nombre d'accès, gares et haltes, aux TGV en s'appuyant sur le développement des liaisons d'interconnexions ferroviaires ;
- ▶ réalisation d'une ligne d'interconnexion sud des LGV, principalement en souterrain ;
- ▶ construction d'une nouvelle gare TGV à Orly, en correspondance avec l'aérogare, le tramway et Orlyval ;
- ▶ aménagement de nouvelles voies dédiées aux TGV sur le faisceau de la gare d'Austerlitz pour desservir cette gare et étude de la possibilité de desserte de la gare Bibliothèque François Mitterrand par les trains venant d'Orléans ;

- ▶ construction d'une nouvelle gare TGV du « Sud Seine-et-Marne » à la hauteur du pôle d'activités de Villaroche ;
- ▶ construction d'une nouvelle gare TGV dans le secteur de Cergy ;
- ▶ construction d'une nouvelle gare TGV à La Défense – Seine-Arche ;
- ▶ réalisation du barreau ferroviaire permettant la liaison Creil-Roissy ;
- ▶ création d'un raccordement entre la ligne classique Mantes/Massy et la LGV Atlantique dans le secteur de Massy ;
- ▶ électrification de la ligne Paris-Provins-Troyes-Bâle et la ligne Meaux-La Ferté Milon.

À long terme, une interconnexion nord devra être réalisée, et permettra notamment une liaison à grande vitesse vers la Normandie. ┘

Dans cette attente, des TGV pourront emprunter, après modernisation, la ligne classique en rive droite de Seine.

┌ À long terme également, le doublement de la LGV sud-est, la plus ancienne et aujourd'hui très chargée, doit être réalisé, ainsi qu'une nouvelle liaison vers Londres, via Amiens. La réalisation d'une interconnexion ouest complètera le dispositif de maillage des LGV en Île-de-France. ┘

## ■ Rendre les transports collectifs plus performants et mieux maillés au niveau régional, plus présents et structurés au niveau local

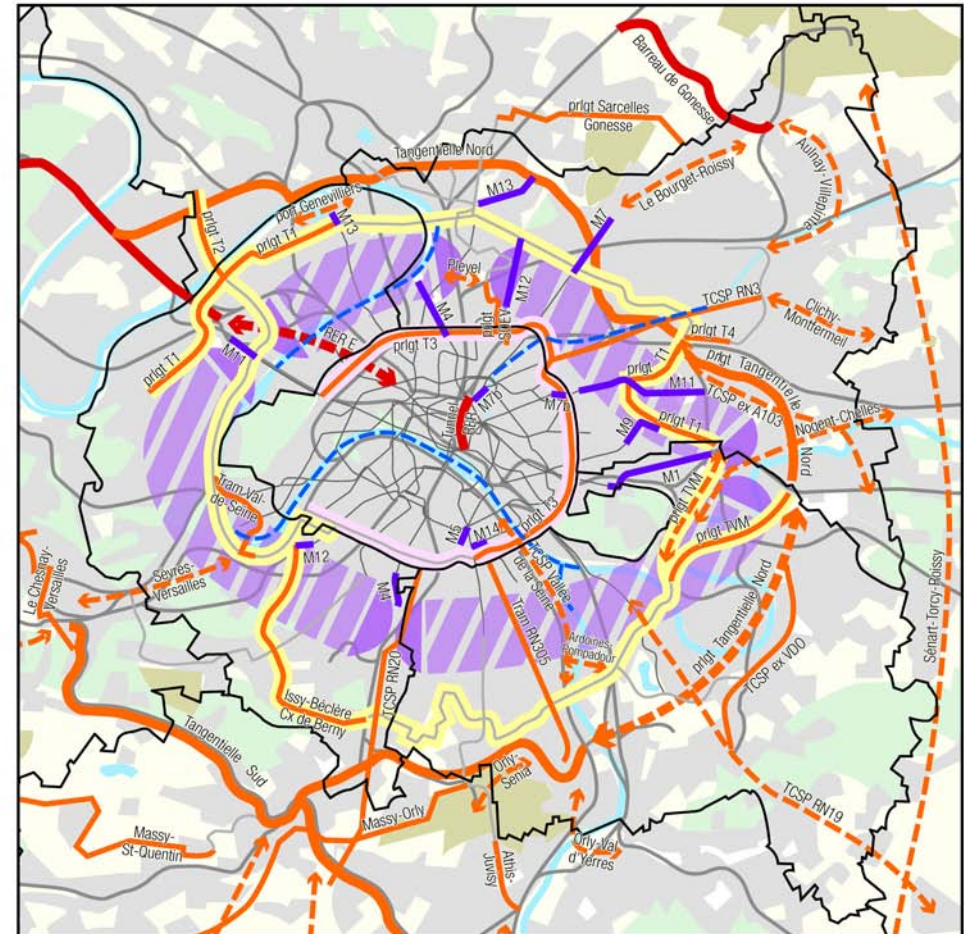
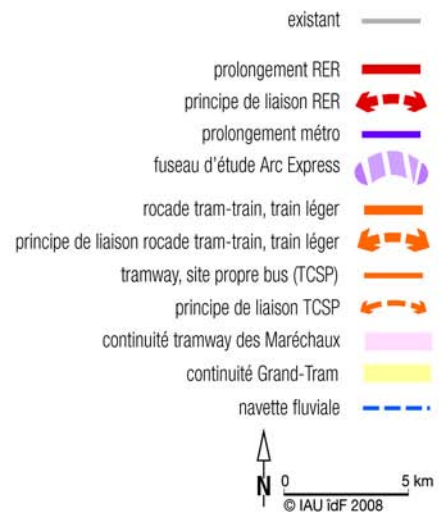
Les transports collectifs sont une pièce maîtresse du projet spatial régional.

En la matière, la nouvelle approche stratégique des transports fixe quatre objectifs :

► offrir à l'agglomération centrale une qualité de service d'ambition métropolitaine par :

- une nouvelle organisation des services RER et Transilien dans l'agglomération centrale pour mieux répondre aux besoins de transport - plus de capacité, plus de fréquence, plus de fiabilité, plus de lisibilité (cadencement) ;
- des réseaux de rocades et de tangentiels créant un véritable maillage facilitant les dessertes de pôle à pôle, avec le projet le plus structurant d'entre-eux, « Arc Express », nouvelle liaison en grande partie souterraine composée de quatre arcs en cœur d'agglomération, mais aussi le tramway des Maréchaux autour de Paris, le grand tram également en cœur d'agglomération, la Tangentielle Nord en train léger prolongée à l'est et potentiellement au sud au sein de l'agglomération centrale, la Tangentielle Ouest et la Tangentielle Sud en tram-train, complétée à l'est, en pourtour de l'agglomération centrale ;

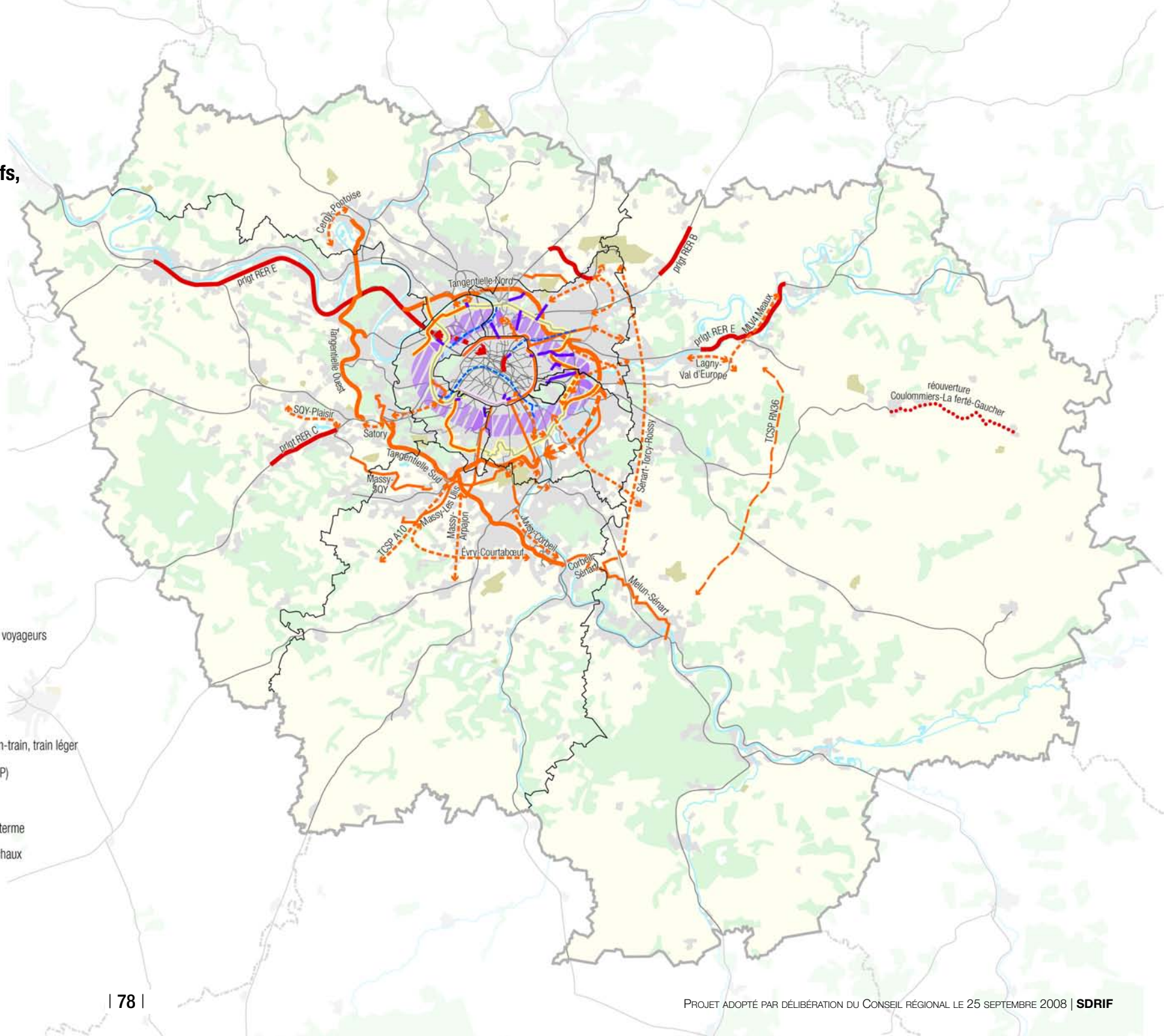
**CARTE THÉMATIQUE**  
**Zoom du réseau**  
**des transports collectifs à terme**



CARTE THÉMATIQUE

**Le réseau  
des transports collectifs,  
à terme**

-  existant
-  prolongement RER
-  principe de liaison RER
-  réouverture service ferroviaire voyageurs
-  prolongement métro
-  fuseau d'étude Arc Express
-  rocade tram-train, train léger
-  principe de liaison rocade tram-train, train léger
-  tramway, site propre bus (TCSP)
-  principe de liaison TCSP
-  principe de liaison TCSP long terme
-  continuité tramway des Maréchaux
-  continuité Grand-Tram
-  navette fluviale





- ▶ offrir une meilleure qualité de service aux villes hors agglomération centrale par une desserte ferroviaire de type navettes express régionales, desservant bassins de vie et d'emplois et assurant le rabattement efficace (cadencement, rapidité et confort) sur les pôles structurants de l'agglomération centrale ;
- ▶ parfaire le bon fonctionnement global par une desserte fine au sein des bassins de vie par des modes de transports collectifs de surface (tramway, site propre bus et réseau de bus classique) ;
- ▶ améliorer les pôles de correspondance structurants pour constituer un système globalement plus efficace et faciliter le rabattement vers les gares (parcs relais, gares routières bus, aménagements piétons, stationnement vélos).

Trois temps de mise en œuvre ont été distingués : phase 1 de 2007 à 2013 ; phase 2 de 2014 à 2020 ; phase 3 de 2021 à 2027.

## Améliorer les services ferroviaires franciliens

Les services ferroviaires franciliens (RER ou Transilien) permettent des liaisons radiales efficaces. Celles-ci présentent cependant de nombreux dysfonctionnements. Les contraintes d'exploitation qui obèrent leur qualité de service sont principalement liées à l'hétérogénéité des circulations ferroviaires (omni-bus, grandes lignes, fret) circulant sur les mêmes voies, et à la vétusté de certaines installations et certains matériels. Les fréquences ne sont pas toujours adaptées à la den-

sité actuelle ou à la densité future autour des gares. C'est principalement le cas dans le cœur d'agglomération et dans les territoires interrégionaux, où l'offre de transport n'a pas été modifiée à hauteur de l'évolution démographique.

Des solutions à ces difficultés sont à examiner au cas par cas en fonction des besoins et des contraintes de chaque ligne (principe des schémas directeurs de lignes), dans l'objectif d'améliorer l'efficacité et la fiabilité de l'offre ferroviaire ainsi que la prise en compte des densités des quartiers à desservir. Elles peuvent passer par des modifications de l'organisation des missions, par la mise en place de voies dédiées ou spécialisées pour fiabiliser l'exploitation, par des aménagements dans les gares, par l'amélioration de la signalisation et de la gestion des incidents, par des installations de retournement, par la rénovation et l'acquisition de nouveaux matériels roulants. Elles doivent intégrer la mise en accessibilité progressive du réseau ferroviaire aux personnes à mobilité réduite.

La réorganisation des services ferroviaires implique notamment, à terme, pour améliorer durablement la fiabilité des circulations des RER B et D, la construction d'un nouveau tunnel de Châtelet à Gare du Nord. Il s'agit également d'améliorer globalement la fiabilité des circulations des RER et du Transilien, en priorité sur les branches où la qualité de service est la moins élevée.

▮ **Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :**

- ▶ **étude et mise en œuvre des schémas directeurs de lignes ferroviaires, notam-**

**ment en renforçant les RER B, D, C et A, tout particulièrement dans leurs sections les moins fluides (phases 1 et 2) ;**

- ▶ **résorption des points noirs du réseau et augmentation des capacités des lignes (phases 1, 2 et 3) ;**
- ▶ **modernisation de la gare des Halles à Paris (phase 1) ;**
- ▶ **création de la gare Évangile et de son pôle multimodal dans le secteur nord de Paris (phases 1 et 2) ;**
- ▶ **construction d'un nouveau tunnel RER entre Châtelet et Gare du Nord (phases 1, 2 et 3) ;**
- ▶ **création d'une correspondance sur les deux branches du RER A, à Fontenay-sous-Bois (phase 2). ▮**

## Constituer des liaisons structurantes de rocade

Réorganiser les dessertes existantes de transports collectifs, par une meilleure qualité de service et une augmentation de l'offre, est une action fondamentale pour l'amélioration des conditions de transport des franciliens. Mais cet effort n'est pas suffisant. Il ne permet pas d'obtenir le développement significatif de l'offre régionale de transport collectif susceptible d'absorber à la fois la croissance prévisible de la demande et le nécessaire report modal depuis la voiture particulière. Il est donc impératif de développer le réseau régional de transports collectifs de manière plus ambitieuse en constituant, en particulier, des liaisons de rocades structurantes.

Les principes de desserte à prendre en compte pour ces liaisons de rocade doivent,

d'une manière générale, intégrer, outre le maillage systématique avec les lignes radiales structurantes (RER, Transilien, métro), une mise en relation avec les polarités urbaines voisines, la desserte des zones de forte densité humaine carencées en offre de transports collectifs ainsi que la desserte des sites de grand projet urbain.

### Concernant la nouvelle liaison

#### « Arc Express »

« Arc Express » est le projet phare de ce développement ambitieux de nouvelles liaisons de rocade.

« Arc Express » est une liaison composée de plusieurs arcs au cœur de l'agglomération. Ces arcs irriguent à la fois les territoires aujourd'hui mal desservis, ainsi que ceux susceptibles d'accueillir de forts développements urbains. Ces arcs assurent le maillage de l'ensemble des lignes radiales du réseau structurant : RER, Transilien et lignes de Métro prolongées en tant que de besoin. Ils permettent ainsi d'étendre considérablement la zone centrale bénéficiant d'un réseau lourd maillé. L'accessibilité en transports collectifs du cœur de l'agglomération s'en trouve considérablement renforcé notamment vers ses pôles d'emploi et vers de nouvelles zones d'habitat dont le développement devra être maîtrisé financièrement pour s'opposer aux effets de relégation des populations actuellement résidentes. La liaison « Arc Express » profite aux territoires du cœur d'agglomération directement desservis, mais également à tous ceux de l'agglomération centrale et qui, au-delà, qui y sont connectés en correspon-

dance par les radiales du réseau ferré. Il renforce de manière très significative l'attractivité du territoire francilien en rendant plus accessible et en reliant entre-eux les différents pôles stratégiques du cœur de l'agglomération.

« Arc Express » est une liaison en grande partie souterraine, exploitée en mode automatique, permettant de s'affranchir des contraintes d'insertion et de garantir des vitesses commerciales et des fréquences suffisantes pour concurrencer avec succès l'usage de la voiture particulière.

▮ Sont concernées, dans le cadre du projet « Arc Express », les opérations suivantes, à entreprendre :

- ▶ étude et réalisation de l'Arc sud-est, fuseau d'étude entre Val de Fontenay/Noisy-le-Grand – Arcueil/Bourg-la-Reine RER B (phases 1 et 2) ;
- ▶ étude et réalisation de l'Arc sud-ouest, fuseau d'étude : Arcueil/Bourg-la-Reine RER B – Saint-Cloud – Rueil-Malmaison – La Défense (phases 2 et 3) ;
- ▶ étude et réalisation de l'Arc nord-ouest, fuseau d'étude : La Défense RER A – Saint-Denis (phases 1 et 2) ;
- ▶ étude et réalisation de l'Arc nord-est, fuseau d'étude : Saint-Denis – Val de Fontenay/Noisy-le-Grand (phases 2 et 3). ▮

#### Concernant les Tangentielles ferroviaires

Les Tangentielles ferroviaires sont des liaisons de rocade du pourtour de l'agglomération centrale dont le développement s'appuie principalement sur les emprises ferroviaires

de la Grande Ceinture. C'est un élément structurant du maillage régional au service du projet spatial. Ce sont des services exploités à terme par des trains légers ou des tram-trains. En effet, il peut s'avérer parfois plus judicieux et plus performant, sur certains sites, en termes d'offre comme en termes de faisabilité technique, de s'éloigner de l'emprise ferroviaire par des itinéraires sur voirie urbaine, ce que la technologie tram-train permet.

Ce projet de Tangentielles ferroviaires a déjà été en partie concrétisé par la mise en service du premier tronçon de la Tangentielle Ouest entre Noisy-le-Roi et Saint-Germain-en-Laye. Ce tronçon de Tangentielle Ouest a vocation à être prolongé pour se connecter plus efficacement aux lignes radiales RER et Transilien ainsi qu'aux pôles urbains.

La Tangentielle Nord en tram-train, en cours de construction, et dont la réalisation en une opération devrait être privilégiée, a vocation à être prolongée vers les secteurs densifiés de l'est (secteur de Noisy-le-Grand), maillant ainsi les lignes de RER. Son prolongement au sud sera étudié dans le fuseau Villiers-sur-Marne, Sucy-Bonneuil – Massy et, dans l'attente de l'arrêt d'un tracé, les possibilités de doublement des voies ferrées existantes seront préservées.

La Tangentielle Sud sera réalisée, en tram-train et en un ou plusieurs tronçons, pour relier Versailles à Évry-Corbeil via Massy.

Pour compléter à l'est ce dispositif, et compte tenu de la plus faible demande attendue, il est envisagé au-delà du TCSP Corbeil-Essonne-Sénart de créer une liaison en site

propre bus de Sénart à Roissy via Marne la Vallée.

▮ Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :

- ▶ réalisation de la Tangentielle Nord, en train léger, de Sartrouville à Noisy-le-Sec, et son prolongement (principe de liaison) vers Noisy-le-Grand Mont d'Est (phases 1 et 2) ;
- ▶ prolongement de la Tangentielle Ouest, en tram-train, à Saint-Germain-en-Laye RER et à Saint-Cyr RER puis à Cergy RER (phases 1 et 2) ;
- ▶ réalisation de la Tangentielle Sud, en tram-train, de Versailles-Chantier à Corbeil-Essonne via Massy-Palaiseau et Évry-Courcouronnes (phases 1 et 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP Corbeil-Essonne-Sénart (phase 1) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP Sénart-Torcy-Roissy (phase 1). ▮

#### Concernant les liaisons de rocade en tramway

Les tramways sont des modes de transport assurant une desserte plus fine du territoire grâce à la mise en place d'interstations courtes. Compléments essentiels du réseau lourd (Métro, RER, Transilien), la réalisation de tramways permet de repenser l'aménagement de l'espace public, le long de leur tracé en donnant une priorité à la requalification urbaine des quartiers traversés.

La vitesse commerciale du tramway est supérieure à celle d'un bus car le tramway est essentiellement construit en site propre et offre une capacité de voyageurs plus importante. En revanche, en tant qu'infrastructure

de surface, les tramways restent sensibles, aux carrefours particulièrement, aux aléas de la circulation générale.

Les tramways T1, T2 et T3 préfigurent un système de double rocade, avec le Grand Tram (T1 et T2) à quelques kilomètres à l'extérieur du périphérique et le tramway des Maréchaux (T3) le jouxtant.

▮ Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :

Dans le cadre du projet Grand Tram

- ▶ prolongement de T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay RER (phase 1) ;
- ▶ prolongement du TCSP Trans-Val-de-Marne (TVM) à l'est jusqu'à Noisy-le-Grand (phase 1) complété par une branche reliant Val de Fontenay (phase 2), tracé à préciser ;
- ▶ prolongement de T1 d'Asnières-Gennevilliers à Nanterre-place de la Boule, puis Rueil-Malmaison centre (phases 1 et 2) ;
- ▶ prolongement de T2 de Pont de Bezons à Sartrouville, en correspondance à définir avec la Tangentielle Nord (phase 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP Issy-les-Moulineaux/Hôpital Béchère/Croix de Berny (tracé en partie souterrain) (phase 2).

Dans le cadre du projet Tramway des Maréchaux

- ▶ prolongement de T3 de Porte d'Ivry à Porte d'Asnières en limite de Pantin (phase 1), puis à Porte Maillot (phase 2). ▮

L'amélioration des liaisons entre les gares parisiennes devra être étudiée.

## Développer le réseau pour accompagner le projet urbain

### Concernant le cœur d'agglomération

Afin de mieux desservir les quartiers, d'accompagner les projets de nouvelle urbanisation très dense en cœur d'agglomération, de compléter le maillage du réseau de transport et de rejoindre les rocade, des prolongements de lignes radiales de métro sont nécessaires.

▮ Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :

- ▶ prolongement de M1 à la Folie (La Défense ouest) (phases 2 et 3) ;
- ▶ prolongement de M1 à Val de Fontenay (phases 1 et 2) ;
- ▶ prolongement de M4 à Bagneux (phase 1) ;
- ▶ prolongement de M4 à Mairie de Saint-Ouen, puis les Docks (phase 1) ;
- ▶ prolongement de M5 à Place de Rungis (phase 3) ;
- ▶ prolongement de M7 bis à Château-Landon et raccordement avec la ligne M3 bis (phase 1) ;
- ▶ prolongement de M7 au Bourget RER (phase 1), puis vers le projet urbain « Cité de l'air et de l'espace » (phase 2) ;
- ▶ prolongement de M9 à Montreuil Murs-à-Pêches (phase 2) ;
- ▶ prolongement de M11 à Montreuil Hôpital puis Rosny Bois-Perrier (phases 1 et 2) ;
- ▶ prolongement de M12 à la Courneuve-Six Routes (phases 2 et 3) ;
- ▶ prolongement de M12 à Issy-Ville (phases 2 et 3) ;
- ▶ désaturation de la ligne M13 impliquant la

mise en œuvre en priorité (phase 1) du ou des projets que les études en cours retiendront comme nécessaires ;

- ▶ prolongement de M13 à Port de Gennevilliers (phase 2) ;
- ▶ prolongement de M13 à Stains la Cerisaie (phase 3) ;
- ▶ prolongement de M14 à Maison-Blanche (phase 3). ▮

Par ailleurs, des études d'optimisation de la desserte de Seine Amont seront réalisées ; elles pourraient nécessiter des aménagements et/ou prolongements des lignes 7, 10 et 14.

### Concernant le niveau régional

Deux projets majeurs se distinguent. Le premier concerne la desserte du parc d'exposition de Villepinte ainsi que du nord-est de la Plaine-de-France (secteur dit du « Triangle de Gonesse »). Le deuxième concerne le RER E, avec d'une part, la création d'un débouché à l'ouest, dans l'objectif d'augmenter ses capacités, d'améliorer la desserte du nord-ouest parisien, de La Défense et de la Seine Aval jusqu'au Mantois, et de dégager des capacités pour la desserte de Cergy-Pontoise, et d'autre part, son prolongement jusqu'à Meaux.

▮ Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :

- ▶ construction d'une voie nouvelle de surface, dite « barreau de Gonesse », pour des missions du RER D à destination du parc d'exposition de Villepinte-Tremblay et du pôle d'emplois de Roissy-sud (phase 1) ;
- ▶ construction d'un tunnel de raccordement

du RER E au faisceau ferroviaire de surface à l'ouest pour desservir La Défense et le Mantois, construction des gares et des équipements associés nécessaires (phases 2 et 3) ;

- ▶ déplacement du terminus du RER C à Coignères (phase 1) ;
- ▶ déplacement du terminus du RER E à Meaux (phase 3) ;
- ▶ déplacement du terminus du RER B à Saint-Mard (phase 3) ;
- ▶ réouverture de la ligne Coulommiers – La Ferté Gaucher (phase 3). ▮

### Poursuivre le développement, des lignes de transports collectifs en site propre sur voirie (TCSP) à l'échelle des bassins de vie

Les TCSP sont des compléments essentiels du réseau lourd (Métro, RER, Transilien) et ils assurent une desserte fine du territoire. En cœur d'agglomération, un TCSP est bien adapté, lorsque sa réalisation est possible, pour augmenter les capacités de transport sur des axes bus saturés ou bien pour améliorer les liaisons des quartiers enclavés vers les pôles ou les lignes de niveau régional. Dans le cadre de projets de développement urbain, la programmation très en amont d'une ligne de TCSP permet d'envisager d'aller vers des pratiques de mobilité plus durables mais elle est surtout indispensable pour permettre de rendre réalistes les objectifs de densité du projet urbain par une amélioration conséquente de l'offre locale de transport.

En limite de l'agglomération centrale et dans

les autres agglomérations, les TCSP trouvent leur pertinence au cœur des aires urbaines, sur les axes de concentration de flux, là où les trafics attendus sont suffisants. Leur rôle est alors de renforcer et de structurer les réseaux locaux de transports collectifs par la desserte des pôles urbains, d'emplois ou de transports.

Le développement des lignes de TCSP sur voirie peut admettre, de façon tout à fait exceptionnelle, le passage en souterrain de certains tronçons courts pour le franchissement de points durs.

▮ Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :

Projets de tramways :

- ▶ prolongement du tramway Villejuif/Athis-Mons à Juvisy (phase 1) ;
- ▶ réalisation du tramway Val de Seine Meudon/Boulogne/Saint-Cloud (phase 1) ;
- ▶ réalisation du tramway prolongeant T4 à Clichy-sous-Bois et Montfermeil (phase 1) ;
- ▶ prolongement de T4 de Bondy à Noisy-le-Sec (phase 1) ;
- ▶ réalisation du tramway de la Porte de Choisy à Orly via la RN305 (phases 1 et 2) ;
- ▶ prolongement du tramway Saint-Denis-Porte de Paris/Épinay/Villetaneuse à Paris-Évangile (phase 2) ;
- ▶ prolongement du tramway « Saint-Denis/Sarcelles »/Garges-lès-Gonesse jusqu'au triangle de Gonesse (phase 3) ;

Projets de TCSP dont le mode reste à définir (tramway, site propre bus, etc.) :

- ▶ achèvement du site propre Saint-Quentin/Massy (phase 1) ;

- ▶ réalisation du TCSP Melun/Sénart (phase 1) ;
- ▶ réalisation du TCSP Massy/Les Ulis (phase 1) ;
- ▶ réalisation du TCSP sur le tracé de l'ex-« voie de desserte orientale » entre RN4 et RN19 (phase 1) ;
- ▶ réalisation du TCSP Le Chesnay/Versailles (phase 1) ;
- ▶ réalisation du TCSP Massy/Orly (phase 1) ;
- ▶ réalisation du TCSP sur la RN3 de Porte de Pantin à interconnexion T4 (phase 1) ;
- ▶ réalisation du TCSP sur la RN20 de Porte d'Orléans à Longjumeau (phase 1) ;

Projets de TCSP dont les modes et tracés restent à définir :

- ▶ réalisation d'un TCSP Port de Gennevilliers (phase 1) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP plateau de Satory (phase 1) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP prolongeant T4 vers le nord-est et Villepinte (phase 1) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP Lagny-sur-Marne/Val d'Europe (phase 1) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP sur les emprises de l'ex-A103 avec un nouveau franchissement de la Marne à l'est de Neuilly-sur-Marne (phase 1) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP Juvisy/Évry-Corbeil dans le prolongement du tramway Villejuif/Athis/Juvisy, en liaison avec le TCSP Sénart-Corbeil (phases 1 et 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP Le Bourget/Le Blanc-Mesnil/parc des expositions de Villepinte puis Roissy (phase 2) ;

- ▶ réalisation d'un TCSP Vallée de la Seine (bibliothèque François Mitterrand/Choisy-le-Roi) (phases 1 et 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP Vitry-les-Ardoines/Pompadour (phase 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP Cergy – Pontoise (phase 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP Marne la Vallée secteur 4 vers Esbly et Meaux (phase 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP sur la RN19 Maisons-Alfort/Brie-Comte-Robert via Boissy, Santeny et Villecresnes (phase 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP sur la RN20 Massy/Arpajon (phase 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP Saint-Quentin-en-Yvelines – Plaisir (phase 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP axe Francilienne Évry/Val d'Orge/Courtaboeuf (phase 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP Orly/Senia (phase 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP Orly/Val d'Yerres/Val de Seine avec un nouveau franchissement de Seine au sud de Villeneuve-Saint-Georges (phases 1 et 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP Pont de Sèvres – Versailles par Viroflay (phase 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP de la station Pleyel (M13) à la gare Stade de France du RER D sur un franchissement du faisceau ferré à réaliser (phase 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP entre Nogent-sur-Marne et Chelles via Neuilly-sur-Marne ;
- ▶ réalisation d'une voie dédiée bus sur l'autoroute A10 pour le TCSP de la gare routière de Briis-sous-Forges à la gare RER de Massy. ┘

Dès lors que l'aménagement de la RN36 viendrait à être réalisé, il devrait comporter un projet de TCSP

### Réinvestir la voie d'eau pour le transport des personnes

La voie d'eau revêt un potentiel non négligeable, à la fois en termes économiques et écologiques, pour le transport de personnes. L'Île-de-France est arrosée par un grand fleuve et de nombreuses rivières et canaux sur lesquels différents services de navettes fluviales peuvent être envisagés, l'option fluviale pouvant souvent être plus régulière et plus ponctuelle que la route, mais aussi moins énergivore et moins polluante. Les premières lignes de navettes fluviales sont prévues en cœur d'agglomération en raison d'un fort potentiel de demande et des services supplémentaires qu'elles peuvent offrir face à la saturation des autres réseaux.

┐ Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :

- ▶ mise en service de la navette fluviale Saint-Denis/La Défense (phase 1) ;
- ▶ mise en service de la navette fluviale Pont de Sèvres – Maisons-Alfort (phase 1) et Vitry-sur-Seine (phase 2) ;
- ▶ mise en service de la navette fluviale Bassin de la Villette - Pavillons-sous-Bois (phase 1). ┘

## ■ Optimiser le fonctionnement des réseaux routiers complétés

Bien que la priorité soit donnée aux projets de transports collectifs, l'organisation et le fonctionnement cohérent du réseau routier francilien restent un enjeu majeur de l'aménagement régional. Sa contribution à la vitalité économique de la métropole est essentielle. Mais la saturation des voies, la tendance à l'étalement urbain et la pollution de l'air soulignent les limites d'un modèle de transport s'appuyant trop fortement sur les routes et la mobilité motorisée individuelle. Toutes réflexions et propositions concernant le réseau routier régional doivent ainsi se faire dans le cadre d'une recherche plus globale d'alternatives à l'usage de la voiture et du camion.

Dans l'avenir, la route devrait néanmoins rester, à l'échelle régionale, un mode de transport significatif, même si les perspectives de croissance de trafic peuvent s'infléchir, compte tenu d'un renchérissement du coût de l'énergie et de la concurrence accrue des transports collectifs à la suite aux efforts entrepris. Ces perspectives conduisent à des risques importants de congestion des réseaux. La lutte contre la congestion passe par la mise en œuvre de mesures de gestion et de régulation ainsi que par le traitement d'itinéraires pour leur donner une capacité homogène et rendre, de ce fait, plus cohérent le réseau routier. Des mesures plus innovantes de régulation dynamique des vitesses en fonction du niveau d'encombrement ou de la

qualité de l'air peuvent utilement compléter ce dispositif. À court terme, les expérimentations visant à faciliter l'usage de la voirie autoroutière pour les transports collectifs, les taxis et le covoiturage pourront être conduites pour préparer une politique plus globale de partage des infrastructures. Les caractéristiques des territoires desservis sont, à prendre en compte. Aussi les routes nationales radiales du cœur de l'agglomération doivent-elles faire l'objet de requalifications en boulevards urbains, dans le cadre de projets d'axes intercommunaux.

Quelques compléments et nouveaux tronçons du réseau routier restent à réaliser, ainsi que de nouveaux franchissements, au profit de tous les modes, en particulier pour réduire les grandes coupures urbaines, et pour optimiser le fonctionnement du réseau viaire. Des aménagements routiers restent également nécessaires pour mieux desservir les territoires où les réseaux et projets de transports collectifs n'apportent pas toutes les solutions aux besoins de mobilité.

### Compléter le maillage et optimiser l'exploitation du réseau structurant d'autoroute et de voies rapides

Le réseau routier national en Île-de-France doit permettre d'offrir un réseau d'infrastructures nationales performantes, de qualité, homogène et maillé ; son exploitation optimale vise à assurer la complémentarité, d'une part, avec les réseaux routiers départementaux et, d'autre part, avec les autres modes.

■ Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :

- ▶ prolongement de la Francilienne (A104) entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval (projet ayant fait l'objet d'un débat public en 2006, moyennant l'adaptation du tracé approuvé par décision ministérielle le 9 octobre 2006) ;
- ▶ prolongement d'A16 ;
- ▶ contournement de Roissy ;
- ▶ aménagement de la liaison Meaux-Roissy ;
- ▶ réalisation sous concession du tunnel A86 tous véhicules, à l'ouest du tunnel en cours de construction ;
- ▶ déviation de la RN6 ;
- ▶ déviation de la RN19 ;
- ▶ desserte du port de Bonneuil ;
- ▶ aménagement du tronc commun A4-A104 ;
- ▶ mise en voie express de la RN10 de Rambouillet à l'A11.

D'autres projets pourront ultérieurement compléter le réseau magistral et il convient d'en préserver la faisabilité à long terme :

- ▶ prolongement d'A12 entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Les Essarts-le-Roi (projet ayant fait l'objet d'un débat public en 2006 et ayant été approuvé par décision ministérielle le 9 octobre 2006) ;
- ▶ contournement de Melun ;
- ▶ aménagement de la liaison Meaux-Senlis ;
- ▶ aménagement de la RN36. ┘

Par ailleurs, le réseau routier structurant a vocation à assurer la continuité des grands itinéraires dans des conditions homogènes de qualité de service.

Ces opérations qui permettront d'enrayer les

situations de congestion les plus problématiques contribueront à hiérarchiser et caractériser le réseau magistral en regard des réseaux locaux. Elles devront s'inscrire dans le cadre d'une politique globale multimodale maîtrisée.

■ Au titre de la continuité des grands itinéraires du réseau structurant, un certain nombre de traitements d'infrastructures, voire d'élargissements, dont une partie réalisable dans les emprises existantes des autoroutes ou des voies rapides urbaines, s'avéreront nécessaires, notamment sur les autoroutes A86 et A104. ┘

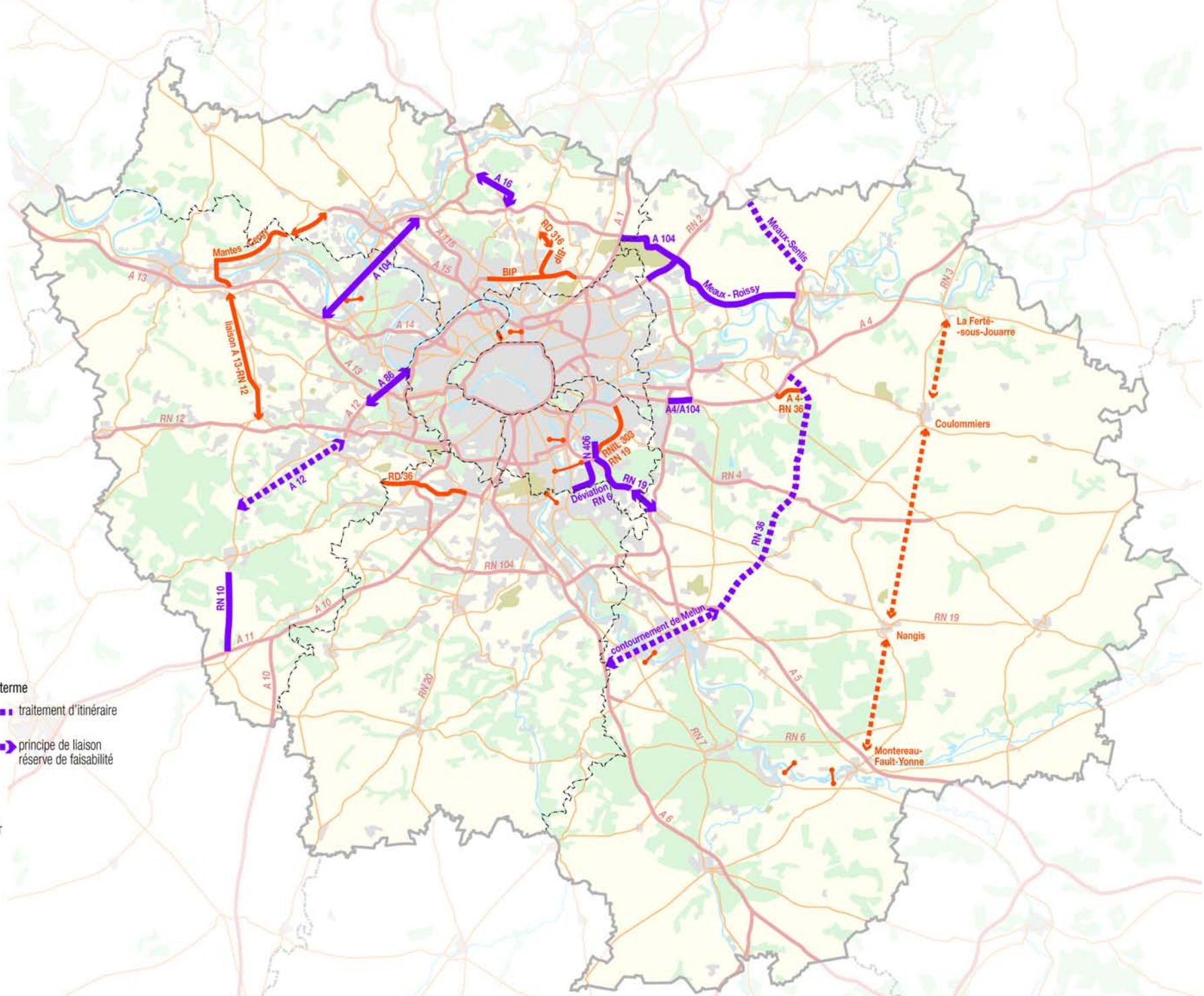
Au-delà de l'énoncé de ces principes, la localisation et la nature des opérations à entreprendre, qui peuvent faire évoluer le gabarit des voies sans en modifier le statut (aménagement sur place, enfouissement, etc.), restent à déterminer.

### Aménager et développer le réseau intermédiaire

Le réseau intermédiaire est constitué des principales routes départementales, dont l'ancien réseau routier national d'intérêt local ainsi qu'une partie du réseau routier classé à grande circulation. Il permet d'assurer les déplacements internes dans l'agglomération centrale et des autres agglomérations. Il dessine les liaisons inter-bassins des territoires ruraux. Ce réseau est le support privilégié du réseau d'autobus principal, en agglomération ou en zone rurale, et a vocation, en ville, à être le lieu d'un partage modal équilibré de l'espace public de voirie (boulevard urbain), en intégrant des maillons du réseau cyclable

**CARTE THÉMATIQUE**  
**Les réseaux routiers,**  
**à terme**

- EXISTANT**
-  réseau structurant
  -  réseau intermédiaire
- PROJET**
- Réseau structurant principalement de maîtrise d'ouvrage Etat**
- Court terme et moyen terme**
  -  tracé
  -  traitement d'itinéraire
  -  principe de liaison
  -  principe de liaison réserve de faisabilité
- Réseau intermédiaire principalement de maîtrise d'ouvrage départementale**
-  tracé, géométrie de voirie à définir
  -  principe de liaison
  -  principe de liaison
  -  franchissement de coupures (grande emprise ferrée et fleuve)



régional structurant (cf. § « Améliorer les conditions d'utilisation des modes doux, marche et vélo »), en particulier lorsqu'il s'agit de la création de nouveaux ouvrages de franchissement de coupures urbaines que constituent les grandes emprises ferroviaires et les grands cours d'eau ou les zones naturelles.

Les opérations à entreprendre pour le réseau intermédiaire contribuent au bon fonctionnement de l'espace régional, notamment pour :

- ▶ assurer le développement harmonieux des territoires stratégiques et des sites prioritaires du SDRIF ;
- ▶ désenclaver les territoires isolés par le franchissement de coupures urbaines ou naturelles ;
- ▶ améliorer le maillage entre les différents pôles régionaux ;
- ▶ faciliter les déplacements internes aux bassins de vie.

▮ Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :

- ▶ aménagement du boulevard urbain de Clichy-la-Garenne ;
- ▶ aménagement de la liaison entre Épône (A13) et la RN12 ;
- ▶ réalisation de la section centrale du boulevard intercommunal du Parisis entre la RD370 et la RD109 ;
- ▶ réalisation de la liaison entre la section centrale du boulevard intercommunal du Parisis à Sarcelles et la RD316 au nord de Villiers-le-Bel ;
- ▶ réalisation de la liaison Mantes-Cergy dont un nouveau franchissement de la Seine à hauteur de Gargenville ;
- ▶ réalisation de la liaison Saint-Quentin-en-

Yvelines–Saclay– Palaiseau avec notamment l'aménagement de la RD36 de Châteaufort au Christ de Saclay-Palaiseau :

- ▶ réalisation de la liaison RNIL303-RN19 (ex voie de desserte orientale du Val-de-Marne) ;
- ▶ réalisation de la liaison A4 (Bailly-Romainvilliers) - RN36 ;
- ▶ aménagement d'une liaison Montereau - Nangis – Coulommiers – La Ferté-sous-Jouarre ;
- ▶ réalisation du franchissement de la Seine en aval du pont de Meulan, à une localisation qui reste à préciser ;
- ▶ réalisation du franchissement de la Seine à Vigneux-sur-Seine ;
- ▶ réalisation du franchissement de la Seine entre Carrières-sous-Poissy et Achères ;
- ▶ réalisation du franchissement des voies ferrées et de la Seine entre Alfortville et Vitry-sur-Seine ;
- ▶ réalisation du franchissement des voies ferrées et de la Seine entre Valenton et Choisy-le-Roi ;
- ▶ réalisation du franchissement de la Seine à Melun ;
- ▶ réalisation du franchissement de la Seine en aval de Montereau-Fault-Yonne ;
- ▶ réalisation du franchissement de la Seine entre Vernou-la-Celle et Écuelle ;
- ▶ amélioration de la desserte interne de Marne la Vallée ;
- ▶ réalisation du franchissement de la Marne à Neuilly-sur-Marne par liaison douce dédiée à l'accessibilité du parc de la Haute-Ile. La localisation d'un franchissement visant à améliorer la liaison A4-RN34

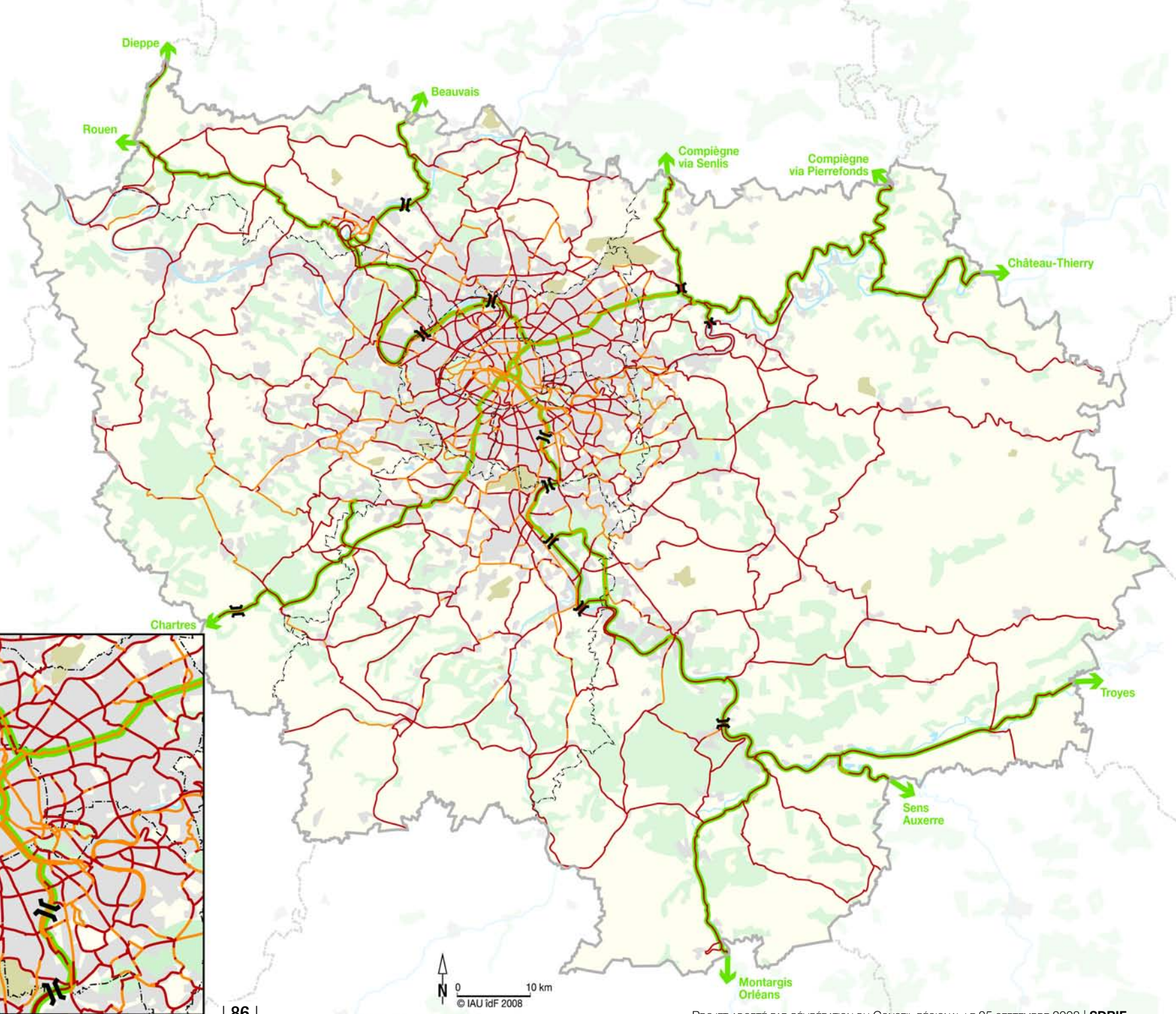
reste à définir ;

- ▶ réalisation du franchissement des voies ferrées à Saint-Denis entre le carrefour Pleyel et l'avenue du Président Wilson. ▮

**CARTE THÉMATIQUE**  
**Le réseau cyclable**  
**structurant à terme**

**Réseau cyclable**

- existant
- projet
- véloroute
-  franchissement à prévoir sur le réseau des véloroutes





## ■ Améliorer les conditions d'utilisation des modes doux, marche et vélo

Le vélo et la marche ont, dans le cadre d'un développement durable de la mobilité et d'une recherche d'alternatives modales à l'usage de la voiture, un potentiel de développement très important, qu'il s'agit de promouvoir.

### Développer un réseau régional structurant et maillé d'itinéraires cyclables

Faire du vélo un mode de transport non négligeable dans la mobilité quotidienne et le déplacement de loisir demande des efforts soutenus. Ces efforts sont à porter sur la création d'infrastructures cyclables dédiées proposant des itinéraires régionaux comme des itinéraires de portées plus locales. Il s'agit notamment de favoriser les accès à vélo aux équipements publics et scolaires, aux pôles commerciaux, aux gares ainsi qu'aux territoires à enjeux touristiques et de loisirs. Les efforts sont à porter également de manière plus générale en matière de partage de la voirie, sur des dispositions physiques ou réglementaires (contre-sens vélo, zone 30, couloir bus + vélo, ...), ainsi que sur l'offre de stationnement pour vélo, tout particulièrement au sein des établissements scolaires, administratifs et des entreprises, ainsi qu'au près des gares afin de favoriser la combinaison vélo et de transports collectifs.

Dans ce cadre, la création d'un réseau régio-

nal structurant et maillé d'itinéraires cyclables est essentielle. L'objectif est de couvrir le territoire régional par un ensemble d'itinéraires maillés se resserrant sur l'agglomération centrale, avec une maille d'un minimum de 2 km x 2 km. La construction du réseau régional doit s'appuyer largement sur les itinéraires existants et sur les schémas départementaux des infrastructures cyclables. Elle doit également intégrer les tracés envisagés dans le cadre du réseau d'itinéraires cyclables d'intérêt national, les véloroutes. Le réseau régional relève ainsi d'une prospective et d'une coordination interrégionale. À une échelle européenne, il conforte le réseau « Eurovélo » (dont un itinéraire Nord-Sud traverse l'Île-de-France en passant par Paris) et le réseau REVER qui propose plusieurs liaisons, dont un itinéraire Londres-Paris via Newhaven et Dieppe.

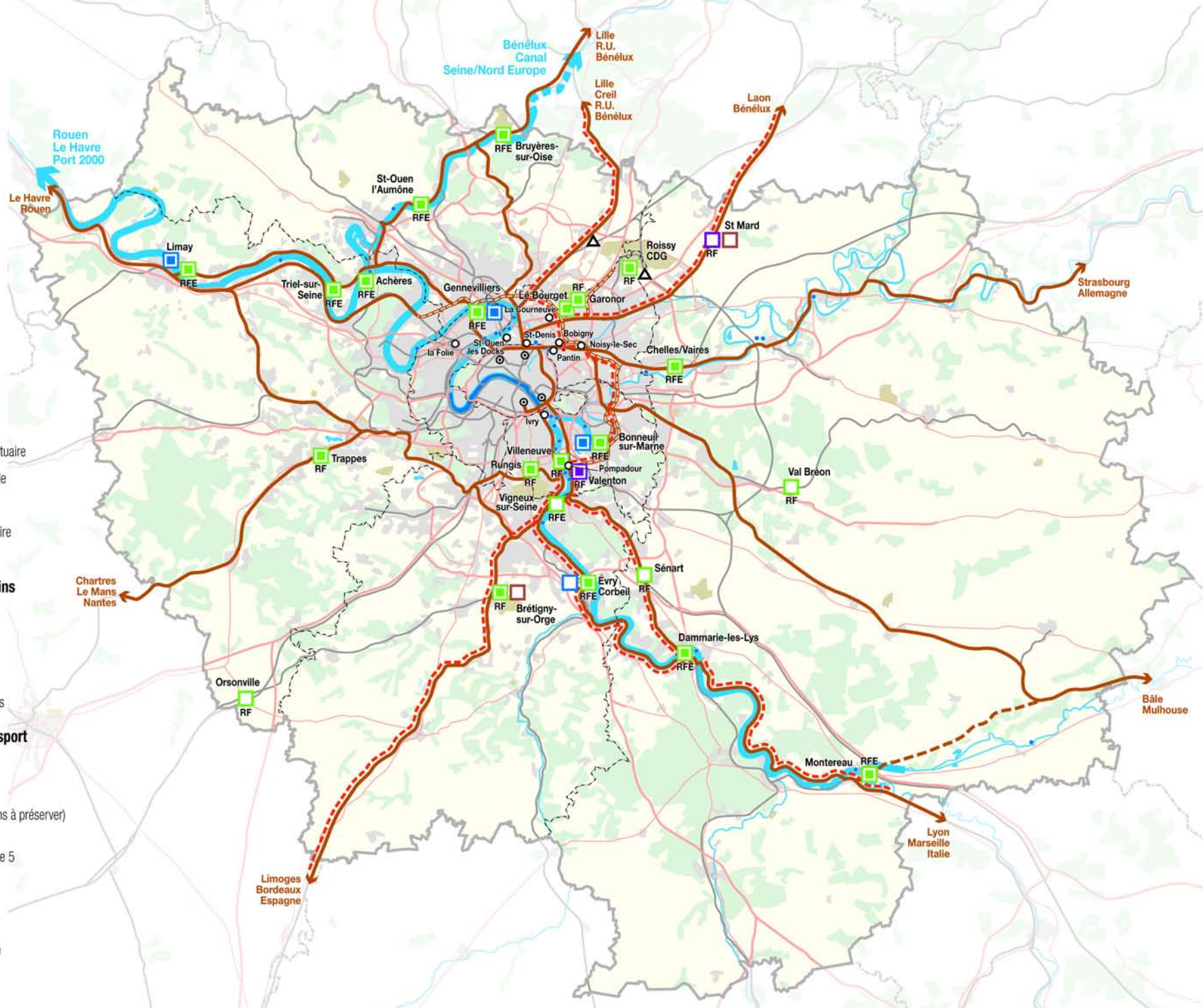
▮ **Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :**

- ▶ **aménagement d'un réseau maillé d'itinéraires cyclables ;**
- ▶ **identification dans ce réseau maillé et aménagement des itinéraires véloroutes (y compris les franchissements nécessaires) ;**
- ▶ **aménagement de la desserte et du stationnement de longue durée des vélos autour des grands pôles de transport (gares, stations, RER...) ;**
- ▶ **coordination avec les opérations initiées par les régions voisines. ▮**

### Favoriser la pratique de la marche, rendre les espaces piétons plus accessibles aux personnes à mobilité réduite

La marche est le deuxième mode de déplacement des Franciliennes et Franciliens et il accompagne l'utilisation de tous les autres, en début et en fin de parcours. Faciliter les cheminements piétons (pour aller à l'école, faire des courses, aller au travail), c'est aussi favoriser l'utilisation des transports collectifs. Mais les conditions de l'usage de la marche sont très inégales par le manque de sécurité des cheminements, les effets de coupures des grandes infrastructures, la pression exercée par la circulation automobile et le stationnement. Les difficultés de cheminements sont encore bien plus importantes pour les personnes à mobilité réduite. Il est donc indispensable de réinvestir les conditions de pratique de la marche en portant une attention particulière à l'accès piétonnier aux pôles tels que les gares, les commerces, les services publics, les équipements de loisirs, les écoles. Cet objectif doit impérativement se concevoir dans le cadre plus général de mise en accessibilité de l'espace public de voirie aux personnes à mobilité réduite et aux handicapés. En effet, placer l'accessibilité au cœur des dispositifs de planification urbaine et d'aménagements de voirie, ne peut qu'être bénéfique pour tous.

**CARTE THÉMATIQUE**  
**Sites multimodaux**  
**et infrastructures fret**  
**à terme**



**Sites fret multimodaux à enjeu**

RFE modes de desserte :  
(R : route, F : fer, E : eau)

- |  |   |                              |
|--|---|------------------------------|
| à créer  | à préserver à développer  |                              |
| <span style="border: 1px solid blue; padding: 2px;"> </span>   | <span style="border: 1px solid blue; background-color: #e0f0ff; padding: 2px;"> </span>   | grande plate-forme portuaire |
| <span style="border: 1px solid green; padding: 2px;"> </span>  | <span style="border: 1px solid green; background-color: #e0ffe0; padding: 2px;"> </span>  | plate-forme multimodale      |
| <span style="border: 1px solid purple; padding: 2px;"> </span> | <span style="border: 1px solid purple; background-color: #e0e0ff; padding: 2px;"> </span> | chantier combiné             |
| <span style="border: 1px solid brown; padding: 2px;"> </span>  | <span style="border: 1px solid brown; background-color: #ffe0e0; padding: 2px;"> </span>  | halte autoroute ferroviaire  |
| <span style="border: 1px solid brown; padding: 2px;"> </span>  | <span style="border: 1px solid brown; padding: 2px;"> </span>                             | gare TGV fret                |

**Sites logistiques ferroviaires urbains**

- site parisien
- autre site urbain

**Sites fluviaux urbains**

- port urbain
- linéaire de ports urbains

**Infrastructures et services de transport**

**existant**

- voie ferrée
- voie ferrée spécialisée fret
- principal axe fret ferroviaire (sillons à préserver)
- autoroute et voie rapide
- réseau fluvial grand gabarit classe 5

**projet**

- autoroute ferroviaire
- réactivation de voie fret
- liaison fluviale Seine/Nord Europe



## ■ Préserver et développer le potentiel de fonctionnement multimodal du transport de marchandises et de la logistique

Face aux enjeux énergétiques et environnementaux, la recherche d'une alternative ferroviaire et fluviale au transport routier de marchandises est un impératif. Cet objectif est au cœur du projet de l'éco-région Île-de-France. Pour aller dans ce sens, la place de l'Île-de-France, au centre des voies de communication nationales et internationales, est un atout à saisir pour permettre que s'y développent des projets de report modal qui concernent son territoire, mais aussi la circulation des marchandises des régions voisines, ou de niveau national et international. Le projet régional peut ainsi initier un changement radical dans la chaîne d'activités logistiques.

### Garantir l'offre de service ferroviaire pour le fret

Pour que l'approvisionnement de l'Île-de-France soit en partie assuré par fer, il faut que des capacités fret soient préservées – y compris aux heures de pointe – sur les radiales ferrées qui convergent vers la capitale. La vocation fret de la grande ceinture, qui relie ces radiales entre elles, est essentielle et doit également être préservée.

Les projets de grands corridors ferroviaires, dont « l'autoroute ferroviaire sud-ouest/nord-est », doivent pouvoir passer par l'Île-de-France et y proposer une ou plusieurs haltes. Enfin, la mise en service de navettes ferroviai-

res fret pour la desserte du cœur d'agglomération nécessite des sillons de qualité sur les radiales dans leurs parties les plus chargées.

▮ Pour le fret, les capacités du réseau ferroviaire francilien sont à préserver. ▮

### Préserver les sites embranchés fer

Pour développer le trafic fret ferroviaire, il faut préserver les sites logistiques embranchés fer, y compris en cœur d'agglomération, tout particulièrement dans Paris.

▮ Les sites logistiques embranchés fer à préserver sont : Les Gobelins, Bercy, Évangile et Batignolles, Saint-Ouen les Docks, La Plaine Saint-Denis, La Courneuve, Bobigny, Pantin, Noisy-le-Sec, Seine Amont, Pompadour, Nanterre-la Folie. ▮

### Aménager les infrastructures fluviales

La voie d'eau doit également participer au report modal souhaité. La mise en service progressive du nouveau terminal à conteneurs, Port 2000, au Havre, engendrera une croissance des flux à destination de l'Île-de-France, pour lesquels l'aménagement au sein de la région de ports à conteneurs sera donc nécessaire. De même, avec la réalisation à l'horizon 2012 du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe, l'aménagement de plates-formes en entrée d'Île-de-France pour réceptionner les conteneurs et les granulats sera indispensable. Ces plates-formes seront complétées par le réseau actuel de ports urbains dont les emprises, sur les fleuves comme sur les canaux, doivent être maintenues, afin de faire pénétrer jusqu'au cœur de l'agglomération des marchandises par voie d'eau.

### Préserver les grands sites historiques et créer ou développer de nouveaux grands sites multimodaux

Situés pour la plupart au cœur de l'agglomération, qu'ils soient routiers, ferroviaires, fluviaux ou multimodaux, les grands sites logistiques historiques sont indispensables à la région pour qu'elle assume ses propres besoins logistiques.

▮ Les grands sites logistiques historiques à préserver sont les sites de Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne, Limay, Rungis, Garonor, Roissy, Le Bourget, Villeneuve-Saint-Georges et Valenton. ▮

Cette capacité de traitement logistique doit encore être développée. L'aménagement de grands sites multimodaux permettant la massification des flux doit être prévu aux carrefours des grands axes routiers, ferroviaires et fluviaux. Il est nécessaire de réserver les disponibilités foncières pour leur création ou leur développement. La densification souhaitée aux abords des plates-formes fluviales doit favoriser prioritairement l'implantation d'activités ayant un lien direct avec l'activité fluviale. L'étalement de l'activité logistique le long des axes routiers doit être évité. Ce sont les conditions nécessaires pour obtenir un report modal du transport de marchandises de la route vers le fer et la voie d'eau.

► À l'ouest, sur le secteur d'Achères se situent déjà un pôle matériaux et une gare principale de fret. Ce site, bien relié à la grande ceinture nord pourrait également accueillir une plate-forme conteneurs. Le

site de Triel-sur-Seine dispose également de capacités fluviales à préserver. Ces projets portuaires doivent faire l'objet, d'une manière générale, d'une desserte routière adaptée et connectée au mieux au réseau structurant ainsi qu'une desserte ferroviaire opérationnelle. Le projet de prolongement de la Francilienne doit prendre en compte la problématique de desserte de ces deux sites portuaires de Triel-sur-Seine et Achères.

- Au nord, les secteurs de Bruyères sur Oise et Saint-Ouen-l'Aumône pourraient permettre le traitement des flux de conteneurs qui emprunteront le canal Seine-Nord, et le secteur de Bruyères sur Oise les flux de matériaux.
- Au nord-est, le secteur de Saint-Mard pourrait permettre l'aménagement d'une plateforme de transport combiné, et également devenir la halte nord d'une autoroute ferroviaire passant par l'Île-de-France. Le secteur de Roissy - Charles de Gaulle pourrait accueillir deux gares de fret TGV.
- À l'est, le secteur de Vaires-sur-Marne, qui accueille la plus grande gare cimentière de France avec un trafic fret annuel de plus d'un million de tonnes ainsi que de grands silos, devrait être conforté sur le plan fluvial (conteneurs, matériaux, déchets) ; le secteur RN4/RN36 (secteur de Val Bréon) devraient devenir un nouveau pôle logistique multimodal pour une logistique orientée vers les biens de consommation.

► Au sud, le secteur de Montereau, embranché fer et voie d'eau, est à développer en lien avec la substitution des matériaux alluvionnaires par des granulats massifs et la réouverture de la liaison ferrée Flamboin-Montereau ; le secteur de Brétigny-sur-Orge/Marolles, pourrait constituer la halte sud d'une autoroute ferroviaire passant par l'Île-de-France. La mise en service d'une navette ferroviaire fret entre ce site et un site ferroviaire au cœur d'agglomération pourrait être envisagée.

► Au sud-ouest, le développement du secteur de Trappes, dont la gare fret génère un trafic significatif, contribuerait au rééquilibrage est-ouest des flux de marchandises souhaités.

▮ Les grands sites logistiques multimodaux à valoriser ou à développer sont :

- à l'ouest : les secteurs d'Achères et de Triel-sur-Seine ;
- au nord : les secteurs de Bruyères sur Oise et Saint-Ouen-l'Aumône ;
- au nord-est : les secteurs de Saint-Mard, et de Roissy - Charles de Gaulle ;
- à l'est : les secteurs de Vaires-sur-Marne et RN4/RN36 (Val Bréon) ;
- au sud : les secteurs de Montereau, de Brétigny-sur-Orge/Marolles, Dammarie-les-Lys, Evry-Corbeil et Vigneux-sur-Seine ;
- au sud-ouest, les secteurs de Trappes et Orsonville. ▮

### Développer l'accessibilité nationale internationale : insertion de l'Île-de-France dans le grand réseau fret du Nord-Ouest européen

L'Île-de-France, malgré son dynamisme et ses atouts économiques, se positionne aujourd'hui relativement à l'écart des grands corridors d'échanges européens et mondiaux de marchandises qui sont actuellement incontestablement situés plus à l'est et au nord-est. En outre, elle reste, pour son approvisionnement propre, très dépendante de la route.

Deux projets majeurs en matière de transport maritime et fluvial doivent améliorer cette situation.

Le nouveau terminal à conteneurs Port 2000 donne au port du Havre la capacité de s'affirmer en tant que grande porte d'entrée européenne. L'Île-de-France étant reliée au Havre par l'axe fluvial à très grand gabarit qu'est la Seine, c'est donc aussi un aménagement majeur pour la région.

De même, le projet de canal Seine-Nord Europe établira à l'horizon 2012 un lien fluvial à grand gabarit entre l'Île-de-France et les ports de l'Europe du Nord, dont tout particulièrement Anvers. La région sera positionnée à la croisée de deux grands axes fluviaux internationaux à grand gabarit, la reliant à des terminaux maritimes de premier ordre. Les gains à attendre concernent un réel potentiel de transfert modal de la route vers la voie d'eau pour le transport des marchandises, mais également une meilleure robustesse de l'approvisionnement de la région vis-à-vis d'un

renchérissement durable du coût de l'énergie. À ce titre, l'hypothèse d'un contournement ferré fret de la région par le nord et l'est, grâce à l'amélioration de la ligne Le Havre-Amiens-Tergnier-Chalindrey, mais aussi à long terme par l'ouest et le sud pour pallier les risques de saturation prévisible du transit ferroviaire francilien par les trains de fret en provenance de Port 2000, ainsi que les perspectives de plates-formes logistiques le long de ces deux axes fluviaux militent pour l'élaboration d'un schéma interrégional, et non plus seulement régional, de la logistique et des infrastructures fret.

# Les objectifs et orientations pour un développement durable de l'Île-de-France **2**

> *Promouvoir une nouvelle approche stratégique des transports au service du projet spatial régional*

**2.3**

## Garantir la cohérence du système régional des espaces ouverts (SREO)

### Développer et renforcer la trame verte d'agglomération, pour l'équilibre écologique et le bien-être des Franciliens

réduire les zones de carence et pérenniser les espaces verts et boisés publics existants

### Valoriser et structurer la ceinture verte, lieu d'échanges

- renforcer le réseau des entités agricoles urbaines et périurbaines
- consolider et mailler les entités boisées
- renforcer l'attractivité des bases de plein air et de loisirs

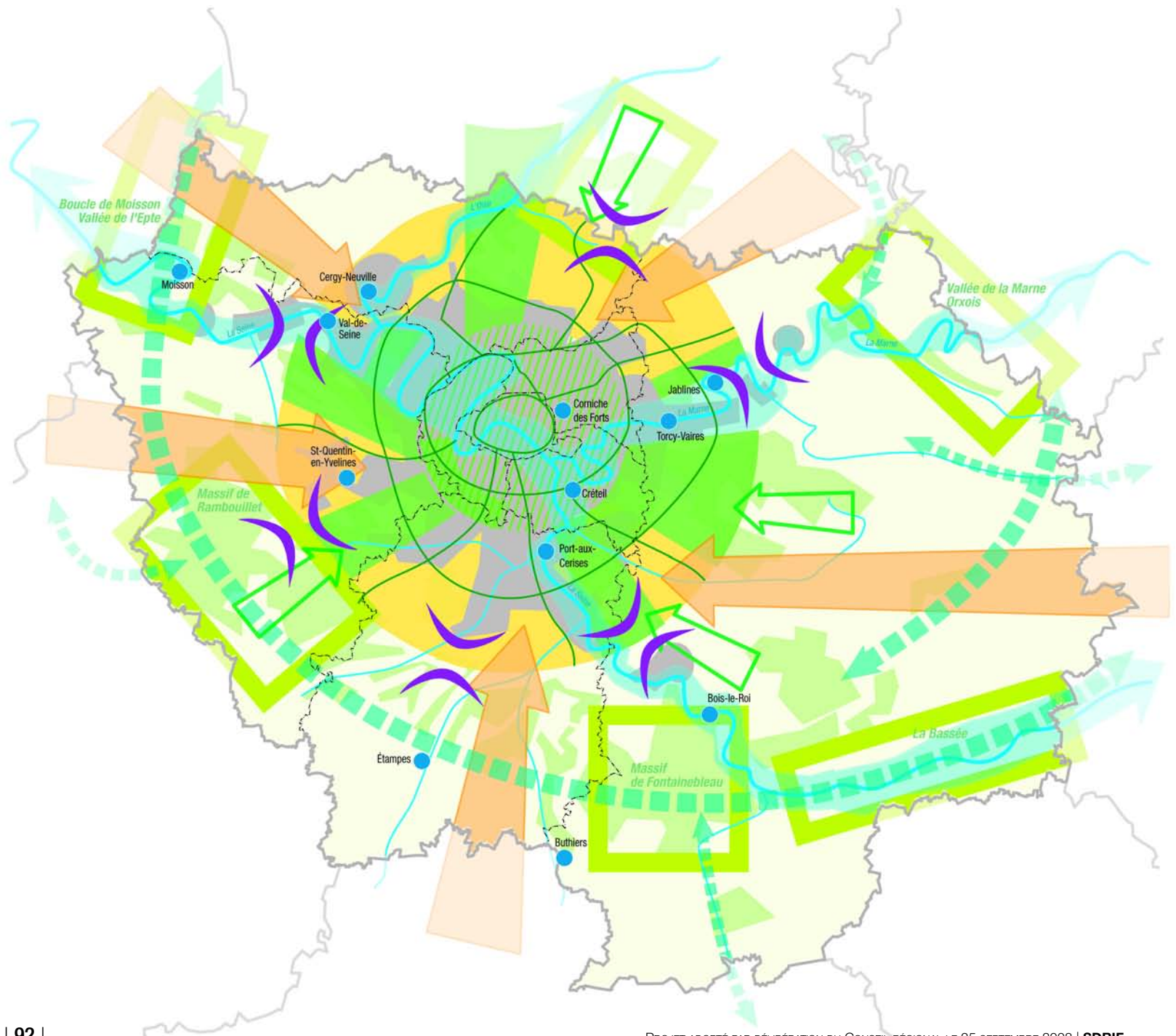
### Valoriser l'espace rural, lieu de production, de patrimoine et d'identité

- protéger les massifs boisés
- maintenir et renforcer le réseau des réservoirs majeurs de biodiversité
- valoriser l'espace rural

### Maintenir et restaurer les continuités et les grandes pénétrantes

- continuité des grandes vallées
- continuité des petites vallées
- pénétrante agricole
- pénétrante boisée
- continuité écologique majeure
- préserver des discontinuités au sein des principaux axes urbains en limite de la ceinture verte
- réseau des liaisons vertes

0 10 km  
Source : IAU idF  
© IAU idF 2008



## 2.4 Préserver, restaurer, valoriser les ressources naturelles et permettre l'accès à un environnement de qualité

### ■ Structurer un système régional des espaces ouverts

Les difficultés à enrayer l'étalement urbain montrent bien qu'il est primordial de mieux intégrer la réflexion sur les espaces ouverts à celle sur les espaces construits et réciproquement. Le concept d'espaces ouverts recouvre l'ensemble des espaces agricoles, forestiers, naturels et des espaces verts urbains (parcs, jardins publics ou privés). Ces espaces non construits et non imperméabilisés présentent un avantage considérable, celui d'avoir un sol vivant, riche en potentialités et permettant des adaptations, notamment en période de mutations climatiques ou énergétiques. Les espaces ouverts sont structurants dans une organisation urbaine polycentrique.

Dans le cadre d'une approche « écosystémique », qui s'intéresse non seulement aux espaces mais aussi aux relations entre ces espaces, le système régional des espaces

ouverts s'appuie d'une part sur des entités d'espaces cohérentes, au regard de leurs caractéristiques paysagères, productives, récréatives ou fonctionnelles, et définit d'autre part des liaisons et continuités entre ces espaces.

Le système régional des espaces ouverts s'appuie sur la valorisation des espaces ouverts, qui passe par une définition précise de leur vocation – espace agricole, espace boisé ou naturel, espaces verts, espaces de loisirs – et par la reconnaissance des multiples fonctions qu'ils sont susceptibles d'assurer individuellement et surtout collectivement. Ces fonctions sont, pour l'essentiel, définies au niveau national par le schéma de services collectifs des espaces naturels et ruraux :

- ▶ production agricole et forestière ;
- ▶ gestion durable des ressources naturelles (eau, air, matériaux du sous-sol) ;
- ▶ prévention des risques naturels et technologiques (inondation, érosion, etc.) ;
- ▶ préservation de la biodiversité ;
- ▶ structuration urbaine (coupure verte) ;
- ▶ contribution à la qualité du cadre de vie (desserte en espaces verts et boisés publics, calme, paysage, etc.) ;
- ▶ création de lien social (mixité, festivités, loisirs, lieu d'accès libre, relation ville/campagne) ;
- ▶ attractivité économique ;
- ▶ patrimoine culturel et vernaculaire.

La structure du système régional des espaces ouverts est à la fois concentrique et radiale : le découpage en trois espaces concentriques souligne la fragilisation des

espaces ouverts confrontés à la pression urbaine :

- ▶ trame verte d'agglomération, 90 % d'espaces urbanisés, 10 % d'espaces ouverts ;
- ▶ ceinture verte, 40 % d'espaces urbanisés, 60 % d'espaces ouverts ;
- ▶ couronne rurale, 10 % d'espaces urbanisés, 90 % d'espaces ouverts.

Les pénétrantes agricoles et boisées s'inscrivent dans l'approche radiale par faisceau : elles accompagnent le retour de la nature en ville, grâce aux vallées fluviales et coulées vertes qui constituent des continuités écologiques d'intérêt régional ; elles renforcent la liaison fonctionnelle entre l'agriculture périurbaine de la ceinture verte et les grandes entités agricoles qui s'étendent au-delà des limites régionales ; elles retissent le lien entre les grands espaces naturels et agricoles régionaux et ceux du Bassin parisien : massifs forestiers, grandes continuités écologiques, parcs naturels interrégionaux, ressources en eau et risques d'inondation, productions et filières agricoles, etc.

Le système régional des espaces ouverts entend répondre dans la durée aux défis sociaux de qualité de vie, de mutations climatiques et énergétiques, et de robustesse des écosystèmes, en particulier de la biodiversité. Les grands objectifs du système régional des espaces ouverts sont :

- ▶ préserver, restaurer, valoriser les espaces agricoles, boisés et naturels ;
- ▶ préserver et développer les continuités et les réseaux écologiques ;
- ▶ gérer durablement les écosystèmes et les ressources naturelles ;

- ▶ réduire les inégalités environnementales, la vulnérabilité aux risques et l'exposition aux nuisances ;
- ▶ préserver, créer et gérer les paysages et le patrimoine pour l'attractivité, l'identité et la qualité de vie.

### ■ Valoriser les espaces agricoles, boisés et naturels

Les espaces agricoles, boisés et naturels représentent plus des trois quarts de la superficie régionale. Les espaces agricoles sont les principaux espaces touchés par les extensions urbaines et les infrastructures prévues par le SDRIF. La préservation, la restauration et la valorisation des espaces agricoles, boisés et naturels sont des actions interdépendantes.

Une approche globale de ces espaces conduit aux objectifs suivants :

- ▶ prendre en compte et valoriser les espaces agricoles, boisés et naturels par un schéma fonctionnel d'ensemble ;
- ▶ garantir pérennité, lisibilité et fonctionnalité à long terme des espaces agricoles ;
- ▶ poursuivre la pérennisation des espaces boisés et favoriser leur accès au public ;
- ▶ reconquérir les espaces naturels pour stopper l'érosion de la biodiversité.

La préservation des espaces agricoles, forestiers et naturels implique une approche spatiale et fonctionnelle. D'un point de vue spatial, il s'agit de préserver au maximum la compacité des espaces (taille suffisante, faible morcellement, sans enclave). D'un point de

# Schéma régional fonctionnel des espaces agricoles, boisés et naturels

## Préserver et valoriser les espaces agricoles et boisés

- ensemble agricole homogène de l'espace rural
- ensemble agricole homogène de la ceinture verte
- réseau fonctionnel des entités agricoles urbaines et périurbaines
- espace à pérenniser en tant qu'espace ouvert
- massif boisé
- projet de zone agricole protégée (ZAP)

## Maintenir et restaurer les continuités et les pénétrantes agricoles et boisées

- pénétrante agricole
- pénétrante boisée
- continuité agricole et/ou boisée
- continuité écologique majeure s'appuyant sur les espaces agricoles et boisés
- front urbain
- ceinture verte

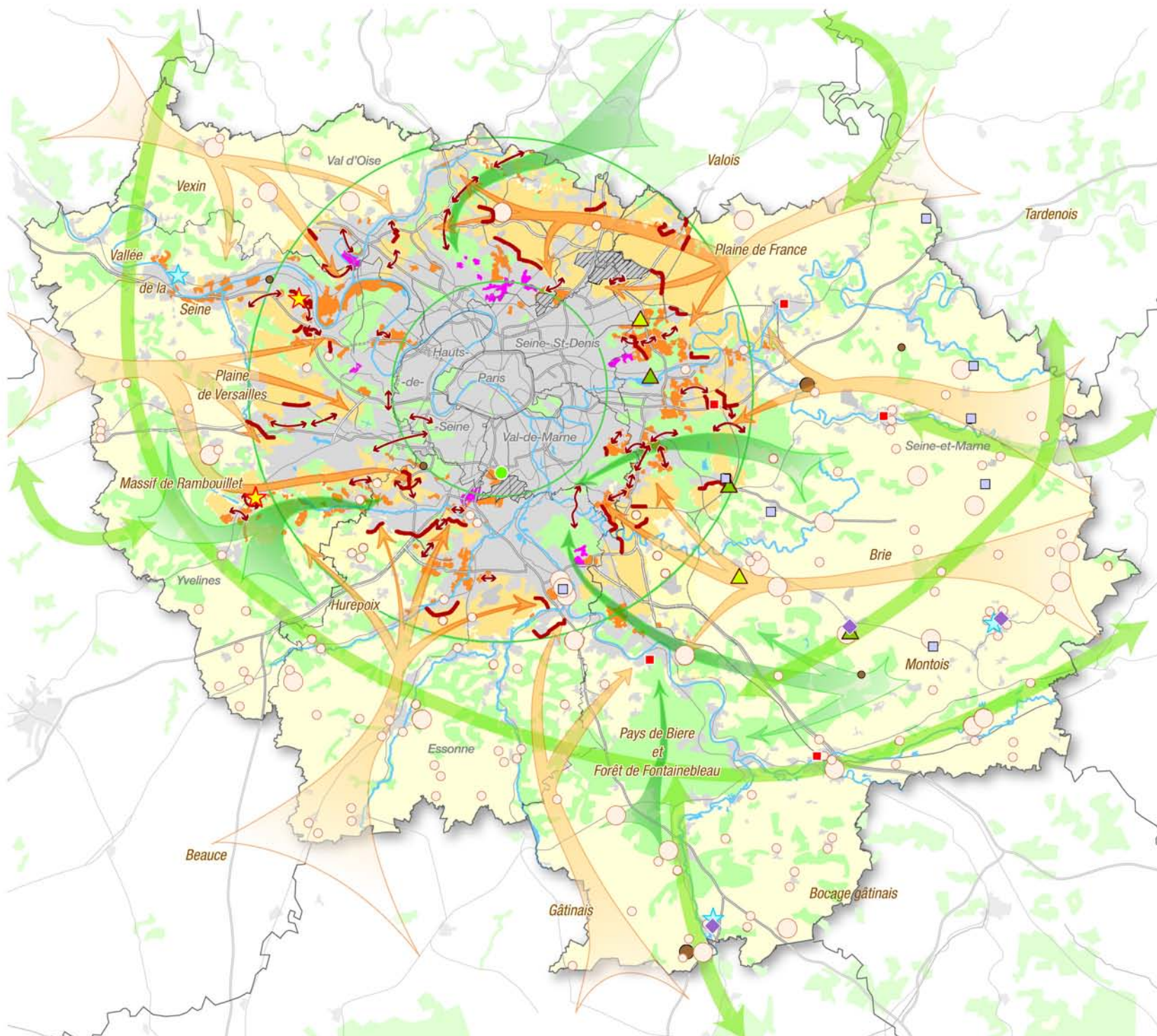
## Maintenir les grands équipements des filières agricoles et des filières bois

- sucrerie
- marché d'intérêt national (MIN) de Rungis
- abattoir
- laiterie
- projet de site de production de biocarburant

- Silo de collecte**
- silo de grande capacité
  - autre silo

- Chaufferie à biomasse**
- paille
  - plaquette de bois

- Scierie**
- scierie de grande capacité
  - autre scierie





vue fonctionnel, il s'agit de maintenir et de restaurer les continuités écologiques, les circulations des engins et les pénétrantes agricoles et boisées, de maintenir les grands équipements des filières agricoles et des filières bois et d'en assurer l'accès. Ces éléments figurent sur la carte du schéma régional fonctionnel des espaces agricoles, boisés et naturels.

En ceinture verte et dans les secteurs de forte pression urbaine, plus particulièrement, les réseaux d'espaces agricoles, forestiers et naturels stratégiques doivent être identifiés et protégés. ┘

## Garantir pérennité, lisibilité et fonctionnalité à long terme des espaces agricoles

En Île-de-France, la place occupée par l'espace agricole, soit 626 300 ha (MOS 2003, est majeure, puisqu'elle représente plus de la moitié de l'espace régional. Les fonctions remplies par l'espace agricole sont multiples et constituent des points d'appui aux démarches de valorisation. Ces fonctions, réparties suivant cinq thèmes, sont sensiblement différentes selon la situation des terres agricoles en couronne rurale ou en ceinture verte :

- une fonction économique : les terres agricoles sont l'outil de production des exploitations agricoles. L'agriculture francilienne, localisée sur des terres parmi les plus fertiles d'Europe, majoritairement axées vers la polyculture (80 % de la superficie agricole utilisée), doit être globalement préservée pour l'avenir. C'est d'intérêt stratégique pour la région. Les cultures vivrières

(maraîchage, arboriculture) et horticoles participent d'une économie de proximité ; il convient de maintenir une agriculture de proximité et une production diversifiée. En concourant à la qualité des paysages, elle-même facteur d'identité et d'attractivité de la région, l'agriculture francilienne contribue au développement économique, notamment touristique, de la région ;

- une fonction environnementale liée aux « ressources » et aux « risques et nuisances » : les espaces agricoles contribuent à la gestion des ressources environnementales : eau, biodiversité, sols, gestion et entretien de l'espace. Ils permettent de gérer certains risques naturels et nuisances, par exemple dans les zones d'expansion des crues ou dans les zones de bruit des aéroports ;
- une fonction sociale en offrant aux Franciliennes et Franciliens des espaces de respiration, et des productions alimentaires de proximité (vente à la ferme ou sur les marchés forains, accueil à la ferme, associations pour le maintien d'une agriculture paysanne (AMAP), produits du terroir, etc.), en participant à la qualité de vie ;
- une fonction d'aménagement du territoire plutôt que de réserve foncière : en limitant la consommation d'espace, en structurant l'espace régional, en circonscrivant et accompagnant l'extension de l'urbanisation, en participant à la gestion des coupures vertes. À ce titre, l'espace agricole joue un rôle essentiel au sein de la ceinture verte ;

- une fonction d'adaptation à la crise énergétique et au changement climatique qui passe d'une part par le développement des filières énergétiques et non alimentaires (biomasse, éco-matériaux notamment), et d'autre part par le développement des produits de proximité (maraîchage, agriculture biologique), et des circuits courts, la limitation du recours à l'import et des transports de marchandises dans le respect des enjeux environnementaux.

Les trois axes suivants sont à considérer dans l'approche spatiale de la vocation agricole des espaces :

- promouvoir une agriculture durable et économiquement viable en Île-de-France, par une gestion raisonnée des intrants dans le respect de l'environnement, notamment de la qualité des eaux souterraines, et les conditions nécessaires au maintien et au développement de l'agriculture biologique ;
- construire un pacte social par le maintien et le développement d'une agriculture de proximité (agriculture urbaine et périurbaine) qui réponde aux attentes des consommateurs et aux défis environnementaux. A cet égard, l'importance de l'agriculture spécialisée en Île-de-France doit être soulignée. Les productions légumières et fruitières, l'horticulture et les pépinières sont à encourager à proximité d'une agglomération de 11 millions de consommateurs ;
- positionner l'agriculture face aux facteurs d'évolution : diversification des marchés, des circuits de commercialisation, développement des filières énergétiques et non ali-

mentaires lorsqu'elles ne viennent pas en opposition à une agriculture de proximité tournée vers l'alimentation des Franciliens et des Franciliennes, et qu'elles respectent les enjeux environnementaux.

Tout projet de valorisation des terres agricoles nécessite de lever deux préalables :

- lisibilité à long terme de la vocation agricole des terrains afin de permettre et favoriser l'investissement des entreprises agricoles, en particulier dans les secteurs soumis aux pressions urbaines. L'horizon du SDRIF à 2030 est de nature à répondre à ce « long terme » ;
- unité et fonctionnalité des terres agricoles : des terres ne s'inscrivant pas dans une unité cohérente ou fonctionnelle, morcelées, difficiles d'accès, seront difficiles à mettre en valeur par l'agriculture.

Il faut veiller à la structuration des espaces agricoles en maintenant les unités agricoles cohérentes et fonctionnelles nécessaires à la viabilité des systèmes de production et à leur capacité d'adaptation. L'objectif est de lever les incertitudes sur leur vocation définitive et de gérer de façon rationnelle les changements de destination des sols. Seuls les terrains agricoles nécessaires à l'urbanisation doivent être touchés, et les terrains dont la destination agricole est confirmée dans les documents d'urbanisme doivent être exploités dans des conditions satisfaisantes : compacité, accès, pérennité.

Les grands ensembles agricoles de l'espace rural, atout économique régional, et les ensembles agricoles multifonctionnels de la ceinture verte doivent être préservés. ┘

### Assurer la pérennité des espaces boisés et favoriser leur accès au public

Avec 280 000 ha d'espaces boisés correspondant à 24 % de l'espace régional, l'Île-de-France possède une proportion d'espaces boisés proche de la moyenne nationale. La présence de grands massifs prestigieux de plusieurs milliers d'hectares - Fontainebleau (28 000 ha), Rambouillet, Saint-Germain, Sénart, Ferrières – participe à l'attractivité de la région, au même titre que son patrimoine bâti, et contribue significativement à la qualité de vie en Île-de-France.

La forêt a une vocation multifonctionnelle reconnue :

- ▶ fonction de production de bois à conforter : l'effet « puits de carbone », grâce à la capacité de stockage du dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) lui redonne un attrait majeur. La filière bois doit être restructurée et développée sous l'angle du bois d'œuvre (notamment pour les constructions de qualité environnementale à ossature bois) et du bois énergie ;
- ▶ fonction écologique à valoriser, vis-à-vis notamment de la biodiversité (réservoirs d'espèces animales et végétales), de l'eau (préservation de la qualité des eaux souterraines, maîtrise des ruissellements) et de l'air (respiration, lutte contre la pollution) ;
- ▶ fonction sociale à renforcer : les politiques d'ouverture des forêts au public sont à poursuivre en recherchant, à l'échelle régionale, une répartition équilibrée des massifs forestiers ouverts au public et l'accès aux forêts par des circulations douces

- ou des transports collectifs ;
- ▶ une fonction d'aménagement du territoire : le traitement des lisières et la prise en compte de l'aménagement forestier dans les projets urbains (tracés d'allées en continuité avec celles de la forêt...) sont de nature à améliorer la qualité de l'espace public ;
- ▶ une fonction d'adaptation, d'anticipation au changement climatique par le maintien d'un important couvert boisé et par le développement des filières énergétiques.

#### Pérenniser les espaces boisés

L'objectif est de conforter la superficie forestière régionale, voire de l'étendre progressivement dans les secteurs qui en sont dépourvus ou soumis à de fortes pressions (bois parisiens, ceinture verte, vallées et coteaux de l'espace rural, etc.), pour répondre à la demande sociale et pour l'équilibre de l'écosystème régional, notamment en regard du défi du changement climatique.

Les espaces boisés de petite superficie sont davantage menacés. Ils assurent une fonction écologique et sociale très importante, notamment dans le cœur d'agglomération. Il est important de maintenir leur couverture boisée ou de la compenser si certains devaient disparaître.

La moitié des lisières des massifs de plus de 100 ha sont déjà urbanisées. Les urbanisations accolées aux forêts posent de nombreux problèmes : clôture des accès pour les promeneurs et pour la faune, dégradation de la végétation de lisière qui représente un milieu très particulier et nécessaire à l'équili-

bre écologique de la forêt, difficultés pour la gestion forestière, nuisances pour les riverains (ombre, chute de branches)...

Les nouvelles urbanisations directement au contact des lisières des massifs forestiers sont à proscrire.

Une autre difficulté pour le fonctionnement écologique et social des forêts est leur morcellement, leur coupure par les grandes infrastructures. À superficie équivalente, des boisements éclatés n'ont pas la même valeur, n'assurent pas les mêmes fonctions qu'un massif qui a conservé son intégrité.

▮ Les coupures forestières par les tracés des infrastructures sont à éviter et les conditions d'une bonne gestion forestière sont à garantir (par exemple l'accès par des grumiers). ▮

#### Favoriser l'ouverture des forêts au public

Les grands massifs domaniaux et régionaux reçoivent chaque année près de 90 millions de visites. L'augmentation de la fréquentation des forêts est supérieure, dans le même temps, à l'accroissement de la superficie ouverte au public.

Accroître la superficie des espaces boisés ouverts au public est un objectif régional, à concilier avec les autres fonctions de la forêt, notamment le maintien de la biodiversité.

▮ L'ensemble des forêts de la ceinture verte a vocation à être ouvert au public à terme, particulièrement au nord et à l'est de l'agglomération centrale. ▮

### Reconquérir les espaces naturels pour stopper l'érosion de la biodiversité

Constitués de milieux variés souvent liés à d'anciennes pratiques agricoles (pelouses sèches, prairies humides, landes, tourbières, marais), généralement de petites tailles, les espaces naturels sont des terrains doublement menacés de recolonisation naturelle par les boisements spontanés ou de dégradations par les pressions urbaines. Leur superficie est souvent trop faible pour être cartographiée à l'échelle régionale, mais leur intérêt est majeur dans l'équilibre écologique de la région : ce sont les creusets de la biodiversité régionale. Leur superficie globale a diminué ces dernières années ; elle représente 5 % de l'espace régional, dont 1 % de surfaces en eau. La préservation de ces espaces naturels mérite encore de progresser.

### ■ Préserver et développer les continuités et les réseaux écologiques

La polarisation de l'urbanisation francilienne s'accompagne d'un réseau très dense d'infrastructures dont les mailles sont de plus en plus resserrées quand on s'approche du centre.

Le morcellement des espaces ouverts entraîne une perte de leur valeur (deux bois séparés par une infrastructure de transport ont un potentiel biologique inférieur à un massif de superficie équivalente) et des fonctions qu'ils assurent. Outre la perte de biodiversité,

les coupures sont autant d'obstacles qui compromettent les productions agricoles et sylvicoles, les accès aux espaces verts et de loisirs.

En 2003, il ne restait plus en Île-de-France que deux territoires non morcelés de plus de 5000 ha (contre 13 en 1994). Dans ce contexte, les réseaux écologiques et leurs continuités garantissent le domaine vital des espèces (par exemple le cerf) et permettent de protéger leurs migrations (espèces migratrices, poissons et oiseaux notamment), rendues d'autant plus nécessaires par le changement climatique.

Un ensemble de liaisons cohérent au niveau régional, permettant d'assurer les continuités écologiques, dont les continuités bleues, les circulations indispensables aux activités agricoles et sylvicoles, les déplacements doux et de loisirs, constitue un vrai défi qui mérite d'être développé.

### Garantir les continuités écologiques

Il est impératif de maintenir, voire de restaurer, un réseau des continuités écologiques pour le maintien de la biodiversité. La carte du schéma régional fonctionnel des espaces naturels présente une synthèse des continuités écologiques (reprenant différents réseaux : l'herbacé, l'arboré, les fleuves et rivières, les zones humides, les grands mammifères) d'intérêt au moins régional. Cette synthèse retient également les continuités interrégionales avec les espaces naturels des régions voisines et les continuités d'intérêt international s'inscrivant dans le réseau écologique paneuropéen. Les points de passage

les plus stratégiques représentatifs de ces continuités écologiques figurent sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

▮ La connexion des massifs boisés entre eux et avec les écosystèmes interdépendants (lisières et connexions inter-massifs) doit être assurée. Entre les espaces boisés périurbains, de larges espaces de continuités écologiques nécessitent d'être préservés et/ou reconstitués. Ces espaces de liaison peuvent être assurés par toutes sortes d'espaces ouverts, agricoles, naturels, de loisirs, non construits. ▮

### Promouvoir les continuités bleues

Les corridors fluviaux et les grandes vallées constituent les principales continuités écologiques régionales. Cette fonctionnalité a été compromise par l'implantation privilégiée de l'urbanisation et des infrastructures le long de ces corridors.

Un effort important de restauration de ces grands corridors bleus doit donc être consenti pour assurer la libre circulation des espèces vivantes et des sédiments.

Une continuité écologique doit être recherchée sur l'ensemble des linéaires. En milieu urbain, un équilibre est souhaitable entre les berges fortement artificialisées et les berges permettant un fonctionnement naturel des écosystèmes. La pénétration du réseau hydrographique et de la nature en ville doit être favorisée.

Lors de reconstructions ou restructurations urbaines, une continuité écologique et paysagère doit être recherchée au minimum sur l'une des deux berges. La préservation d'une

zone tampon non bâtie est nécessaire, afin de laisser la place pour aménager et « re-naturaliser » des bords de fleuve ou rivières affectés par le mitage des berges.

▮ Les éléments naturels indispensables aux continuités écologiques et paysagères liées à l'eau (zones humides, zones naturelles d'expansion des crues, et têtes de bassin) doivent être préservés de l'urbanisation. Lorsque ces continuités ont été interrompues, leur restauration doit être recherchée, par exemple en reconnectant les annexes hydrauliques des cours d'eau (bras morts, noues).

L'urbanisation doit respecter l'écoulement naturel des cours d'eau, en particulier dans les fonds de vallée.

L'urbanisation doit permettre la réouverture des rivières urbaines et les soustraire aux réseaux d'assainissement, en laissant une marge de recul suffisante à leur renaturation (exemples de la Bièvre et de la Morée). ▮

### Promouvoir les continuités agrosylvicoles

En milieu périurbain, notamment en ceinture verte et dans les espaces de vallées, l'exploitation agricole est rendue plus difficile par les coupures créées par les infrastructures de transport et par l'urbanisation, qui engendrent des enclaves. L'exploitation du bois des forêts pâtit des mêmes inconvénients (morcellement du parcellaire, accès des camions grumiers).

L'accès aux parcelles d'exploitation par les engins agricoles et forestiers ne doit pas être entravé.

### Développer les liaisons vertes et de loisirs

Le maillage des espaces ouverts, urbains ou ruraux, est indispensable pour répondre aux besoins des Franciliennes et Franciliens, tant en termes de déplacements doux, d'accès aux espaces verts, aux espaces forestiers et naturels, pour leurs loisirs, et plus largement, pour leur ressourcement. Les liaisons vertes, au sens large, permettent de former un réseau cohérent d'espaces variés, répondant ainsi à un plus grand nombre de fonctions. Dans le cœur d'agglomération, un tel maillage peut offrir une certaine compensation à une carence locale, en permettant l'accès à des espaces verts, mais ne saurait satisfaire les mêmes besoins que la création d'un espace public de proximité au sein d'un quartier.

Une liaison verte suppose une véritable « infrastructure verte » adaptée au contexte et à l'échelle du territoire traversé. Une certaine largeur permet de répondre aux besoins de multiples usagers (piétons, cyclistes, cavaliers), sans pour autant différencier les usages systématiquement. Tout en maintenant la continuité recherchée, la liaison verte doit s'adapter aux réalités du terrain. Elle peut être composée d'une coulée verte, d'un mail planté et, dans certains cas, se poursuivre sur la voirie existante.

Un réseau de circulations douces (vélo, marche...), d'intérêt régional voire interrégional, doit être développé. Il est également à mailler avec les grandes liaisons bleues à concrétiser dans les vallées. Il sera un support essentiel de la trame verte d'agglomération permettant la pénétration de la nature en ville.

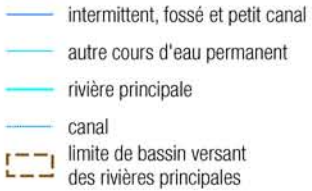
**CARTE THÉMATIQUE**  
**Les zones humides**  
**et les petits cours d'eau**

**Petit Morin** principaux territoires à zones humides à préserver

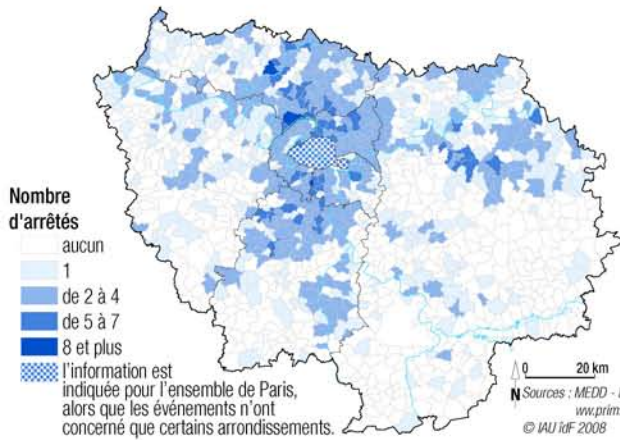
Densité de zones humides et de mares



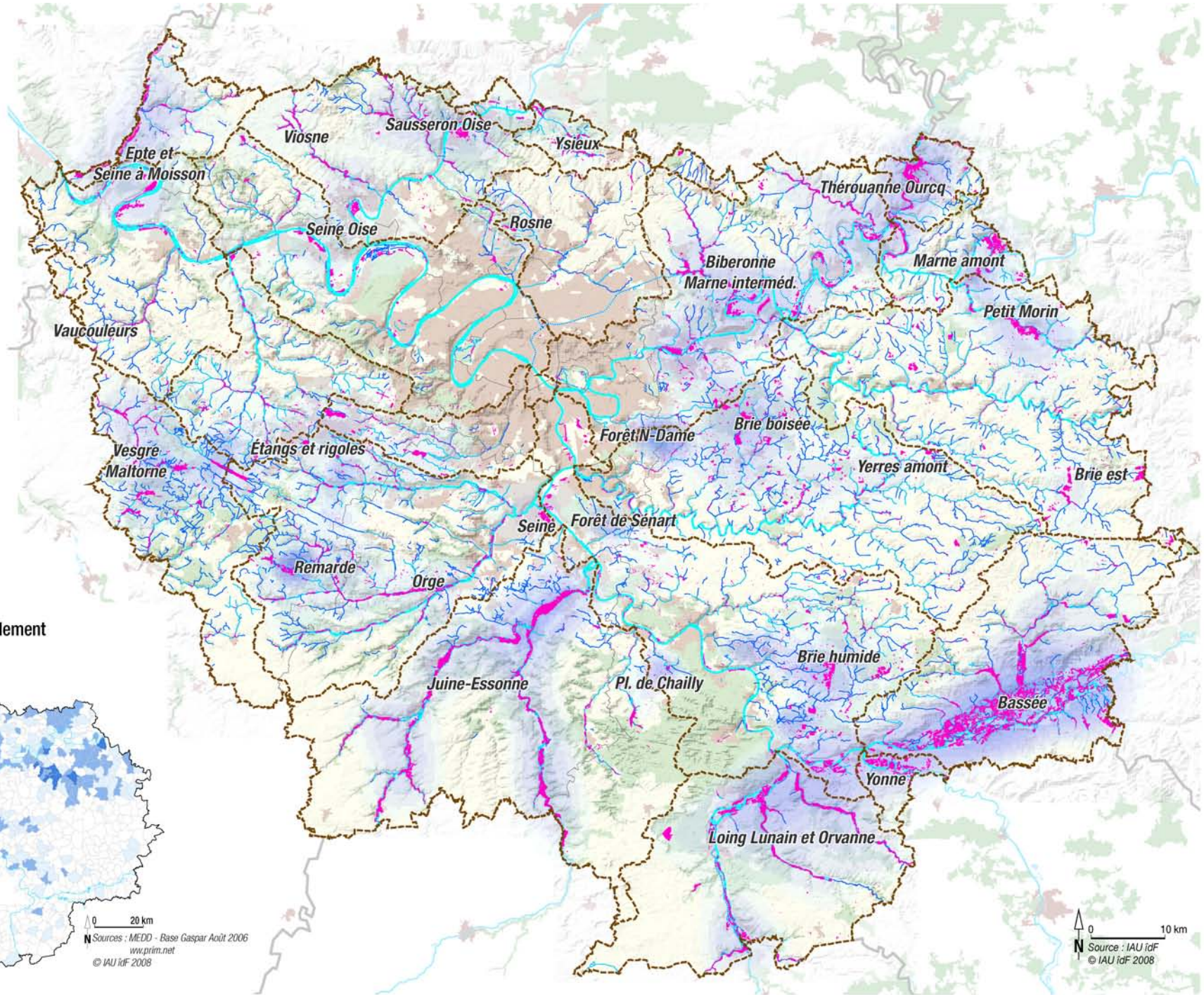
Hydrographie



**Les communes sinistrées par le ruissellement**  
 (nombre d'arrêtés de catastrophes naturelles 1989-2002)



0 20 km  
 Sources : MEDD - Base Gaspar Août 2006  
 www.prim.net  
 © IAU rIF 2008



0 10 km  
 Source : IAU rIF  
 © IAU rIF 2008

## ■ Gérer durablement les écosystèmes et les ressources naturelles

Il s'agit des ressources en eau, de la biodiversité, du sol et du sous-sol, des matériaux, de l'air et de l'énergie.

Les objectifs d'une gestion durable des ressources naturelles sont les suivants :

- ▶ assurer la sécurité des approvisionnements en ressources naturelles, sans préempter les utilisations des générations futures, notamment par une consommation raisonnée : réduction de l'utilisation et recyclage, en adaptant les quantités et la qualité des ressources à chaque type d'utilisation ;
- ▶ tendre vers l'autonomie régionale en matière de production de ressources naturelles, notamment pour minimiser l'impact environnemental et le coût des transports, en jouant la solidarité interrégionale lorsque l'échelle régionale n'est pas pertinente ;
- ▶ s'appuyer sur le principe de proximité, qui suppose que les ressources soient collectées et utilisées le plus près possible de la source, de même pour le traitement des rejets susceptibles de les altérer ;
- ▶ permettre un accès équitable aux ressources en favorisant une gestion globale limitant leurs niveaux de traitement et donc leurs coûts.

### Retrouver un bon état écologique des masses d'eau

L'Île-de-France bénéficie de ressources en eau abondantes, tant superficielles avec un

réseau hydrographique très développé, que souterraines avec des aquifères puissants. Cependant, c'est une des régions les moins arrosées du Bassin parisien, et elle dépend des régions amont à la pluviométrie plus élevée pour son alimentation.

La consommation d'eau en Île-de-France est relativement modérée, eu égard à la faible utilisation pour l'agriculture et pour l'industrie. Il faut toutefois fournir la forte concentration de population et d'activités. Les prélèvements d'eau en Île-de-France ont été divisés par quatre depuis vingt-cinq ans. Les prélèvements des collectivités destinés à l'eau potable semblent se stabiliser, ce qui fait que la consommation d'eau par Francilien diminue (215 l/jour). Des tensions sur l'approvisionnement en eau commencent à poindre, notamment en Seine-et-Marne, et pourraient s'accroître avec le changement climatique. Certaines nappes commencent à être en limite de capacité.

Malgré les efforts consentis par les acteurs, la qualité de l'eau est problématique en Île-de-France : 77 % des points de prélèvement en eaux superficielles et 58 % des points de prélèvement en eaux souterraines sont de qualité moyenne à mauvaise (source : bilan de contamination 1997-2001 Phyt'eaux propres). Par exemple, certains petits cours d'eau sont principalement alimentés par des rejets de stations en débit d'étiage et certaines nappes sont particulièrement dégradées. Le pronostic sur l'atteinte du bon état écologique des masses d'eau en 2015, conformément à la directive cadre sur l'eau, est assez pessimiste.

L'objectif de bon état écologique des masses d'eau est vital pour les Franciliennes et Franciliens. En termes d'urbanisme, cet objectif concerne la préservation des zones humides et des berges des cours d'eau, l'alimentation en eau, l'assainissement, la maîtrise des ruissellements et des pollutions.

Il est impératif de prendre en compte la préservation des ressources en eau à long terme dans les décisions d'aménagement et d'infrastructures, au premier rang desquelles les ressources stratégiques des grandes nappes (Champigny, Beauce, Albiens et Néocomien).

### Préserver la fonctionnalité de l'ensemble des zones humides et des têtes de bassin

Les réseaux hydrographiques et l'ensemble des milieux associés (zones humides, zones d'expansion des crues, « têtes de bassin », c'est-à-dire milieux sources des petits cours d'eau, bras morts, noues...) ont été considérablement artificialisés au cours du siècle précédent. Beaucoup de milieux humides associés aux cours d'eau ont disparu par remblaiement, assèchement, canalisation... Ces milieux assurent des fonctions irremplaçables pour le bon état écologique des masses d'eau, et jouent aussi un rôle important en termes de biodiversité, de paysage et d'aménités.

Il faut préserver leur fonctionnalité, voire les reconstituer. La qualité biologique des berges doit être améliorée et restaurée.

Assurer un accès équitable et durable aux ressources en eau, en quantité et en qualité  
Les grandes zones de captage délivrent de

l'eau aux populations de plusieurs départements. L'accès à une eau de qualité devient de plus en plus inégal en Île-de-France, notamment dans l'espace rural et au regard des coûts de traitement pour y parvenir. Le changement climatique pourrait aggraver ce problème à l'avenir.

Il est essentiel que la fonctionnalité des champs captants soit préservée pour assurer un approvisionnement en eau des urbanisations existantes et futures, en recherchant une répartition régionale équitable.

La densification et l'extension urbaines doivent être adaptées aux possibilités d'alimentation locale en eau, en limitant les impacts quantitatifs et qualitatifs.

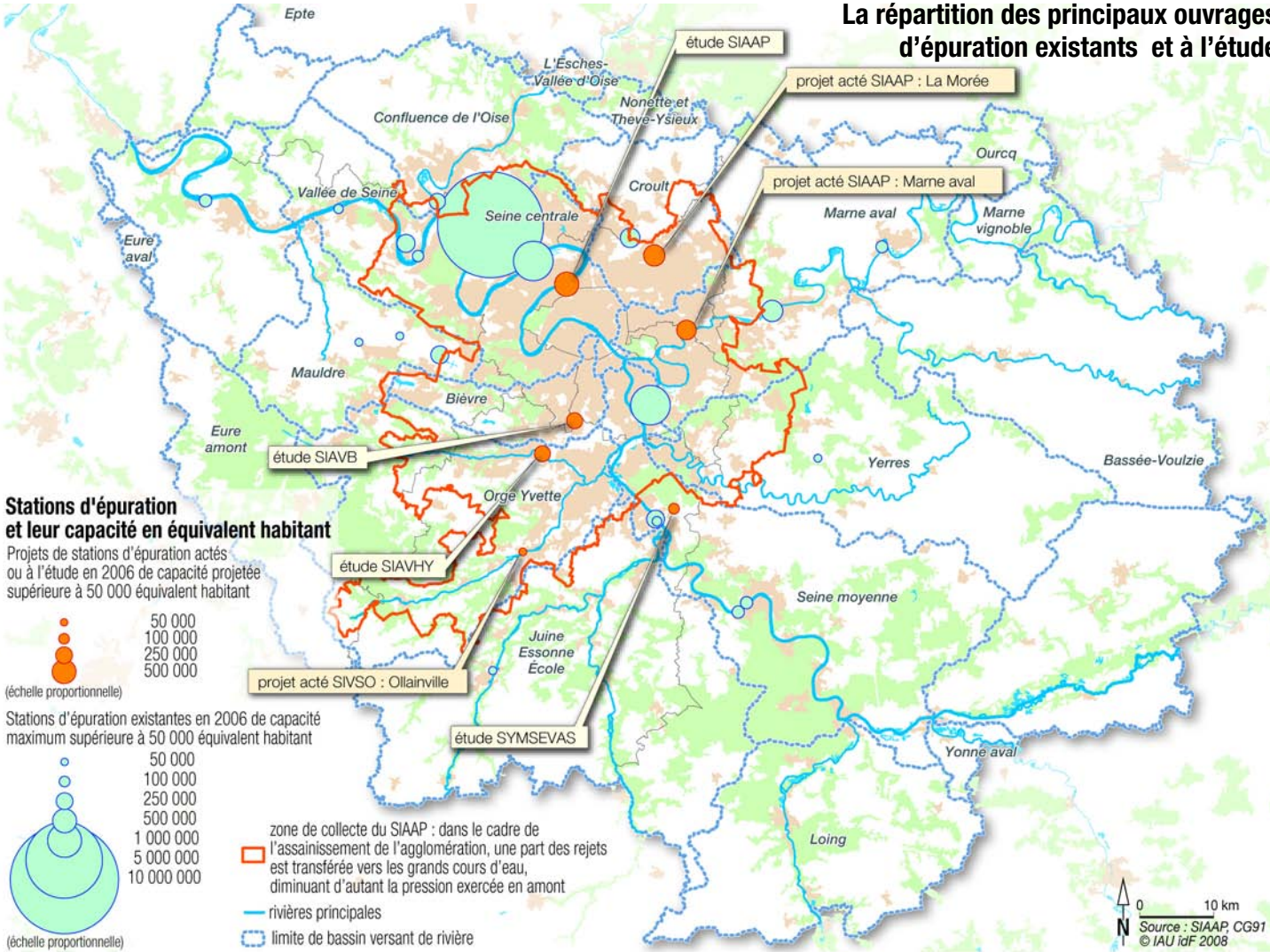
### Maîtriser les pollutions de l'eau, en particulier celles de l'assainissement urbain, en favorisant la dépollution à la source

L'Île-de-France est équipée de plus de 500 stations d'épuration, dont les trois plus grosses centralisent plus de 70 % des capacités d'épuration. Ce contexte de concentration, souvent par l'intermédiaire de collecteurs de fond de vallée, est parfois dommageable pour l'environnement. L'organisation de l'assainissement est liée à celle de l'urbanisation, qui a de fait une responsabilité sur la qualité de l'eau.

Le SDRIF vise à contribuer, par les actions d'assainissement liées à l'aménagement et à l'urbanisme, aux exigences de reconquête de la qualité écologique des cours d'eau, y compris sur les petits cours et les milieux humides (loi du 21 avril 2004).

CARTE THÉMATIQUE

La répartition des principaux ouvrages d'épuration existants et à l'étude



Il convient de mieux répartir les capacités épuratoires (prises en compte dans le scénario C d'assainissement de l'agglomération, actualisé en novembre 2007), en poursuivant l'effort de déconcentration de l'usine d'Achères-Seine aval dans l'agglomération centrale.

Il est crucial de limiter l'extension des zones de collectes vers les territoires ruraux et peu denses. L'urbanisation doit y favoriser l'assainissement non collectif ou la création de stations locales de traitement ayant recours aux techniques alternatives (lagunage, filtration...).

La densification et l'extension urbaines doivent être adaptées aux capacités d'absorption des rejets par le milieu local, notamment les petits cours d'eau, en limitant les impacts quantitatifs et qualitatifs sur les étiages. Les stations d'épuration locales nécessaires doivent être installées ou, pour les installations existantes, doivent évoluer de manière à dépolluer au plus près possible des sources de pollution.

**Limiter l'imperméabilisation et favoriser la maîtrise des ruissellements à la source**

Le ruissellement entraîne des risques locaux d'inondation fréquents et des problèmes de transfert de polluants et d'érosion des sols qui contribuent à la dégradation des ressources, et qui viennent contrecarrer les efforts d'atteinte du bon état écologique des cours d'eau. L'Île-de-France est la quatrième région française la plus concernée, et cet aléa risque de s'accroître avec le changement climatique. Les différents modes de gestion à la

source intégrés au projet spatial régional (infiltration, surfaces végétalisées, etc.) offrent de plus des opportunités d'usage partagé de l'espace et de création de paysage. L'objectif recherché globalement sur l'Île-de-France est l'absence d'incidence des imperméabilisations dues aux urbanisations et aux voiries nouvelles ou renouvelées sur les effets du ruissellement, qu'il s'agisse de pollution ou d'inondation.

▮ Pour les urbanisations et les voiries nouvelles ou renouvelées, les écoulements liés aux pluies devront être valorisés sur le site même du projet, dans le respect de la topographie en favorisant l'infiltration des eaux non polluées. Pour ce faire, les aménagements doivent prendre en compte un débit de fuite gravitaire, limité par défaut à 2l/s/ha pour une pluie décennale.

Ces orientations s'appliquent sous réserve de contraintes techniques et financières disproportionnées.

Les éléments naturels limitant le ruissellement (réseaux de fossés, mares, haies, bandes enherbées ou boisées...) doivent être maintenus ou renouvelés. ▮

## Favoriser la biodiversité du territoire régional

L'Île-de-France a la particularité d'être le point focal du « carrefour biogéographique » du Bassin parisien, à la confluence du réseau hydrographique, espace de rencontre entre plusieurs grands domaines bioclimatiques : atlantique, méditerranéen, continental, voire montagnard. L'agglomération métropolitaine ayant occupé ce carrefour stratégique, la bio-

diversité régionale a dû se reporter sur un autre axe principal ayant pour support les tronçons de vallées encore naturels et l'arc boisé du sud de l'Île-de-France, de La Bassée à la vallée de l'Epte jusqu'aux forêts picardes. Cet axe n'accueille pas la même biodiversité que celle qui peuple les grands corridors aquatiques.

Les espèces naturelles se raréfient d'autant plus que l'on pénètre dans le cœur d'agglomération. L'exemple du gradient de la valeur biologique des forêts en témoigne : des grands massifs biologiquement très riches (Rambouillet, Fontainebleau) aux massifs présentant un équilibre écologique (Ferrières, Crécy), aux forêts plus proches de l'urbanisation (Saint-Germain, Meudon), jusqu'aux parcs forestiers (la Poudrerie à Sevran). Cependant, cette érosion centrifuge de la biodiversité n'est pas inéluctable et ce que l'on appelle la « nature ordinaire » réserve des découvertes parfois étonnantes.

Le « carrefour biogéographique » francilien de la biodiversité est doublement fragilisé : par les extensions et les pressions urbaines et par les prémices du changement climatique. Au-delà des engagements internationaux, le maintien de la biodiversité est d'abord un enjeu local : la biodiversité est par excellence un indicateur de bonnes conditions vitales, et donc du caractère vivable d'un territoire pour l'homme. On peut œuvrer, dans le domaine de l'urbanisme, à la valorisation d'un véritable réseau écologique en prenant différents ensembles en considération : les espaces réservoirs de la biodiversité régionale, les zones tampons et la « nature ordinaire », dont

le potentiel de retour de la biodiversité est énorme dans une région urbanisée (jardins sauvages, dépendances vertes au sens large, milieux à re-naturer, bâtiments végétalisés...), avec une attention particulière à toutes les continuités qui forment ce réseau.

Un certain nombre d'espaces naturels abritent l'essentiel des espèces et des habitats : ils forment les « espaces réservoirs » de la biodiversité régionale. Ces espaces figurent sur la carte des réservoirs de biodiversité et des continuités écologiques. Ils sont à préciser localement, en s'appuyant notamment sur les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 et sur les inventaires régionaux.

▮ Dans les réservoirs de biodiversité, sont interdites toutes occupations susceptibles de remettre en cause la vocation naturelle et la fonctionnalité de l'écosystème. ▮

Des zones tampons autour des espaces réservoirs de biodiversité sont indispensables aux échanges de population et constituent une trame garante du fonctionnement des réservoirs de biodiversité. Ces zones figurent sur la carte des réservoirs de biodiversité et des continuités écologiques. Elles sont à préciser localement, en s'appuyant notamment sur les inventaires des sites Natura 2000, les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 2 et sur les inventaires locaux disponibles.

▮ Les zones tampons autour des espaces réservoirs de biodiversité doivent être maintenues en zone naturelle, forestière ou agricole. ▮

Il est important de maintenir et de développer la biodiversité dans les espaces de nature « ordinaire » (zones tampons) ainsi que dans la ville.

▮ Dans les territoires communaux disposant de moins de 10 % en superficie d'espaces verts et naturels, les espaces à potentiel écologique sont à reconquérir, afin de rétablir un réseau écologique (zones réservoirs, zones tampons, continuités écologiques). ▮

## Tenir compte de l'aptitude des sols et favoriser l'utilisation du sous-sol

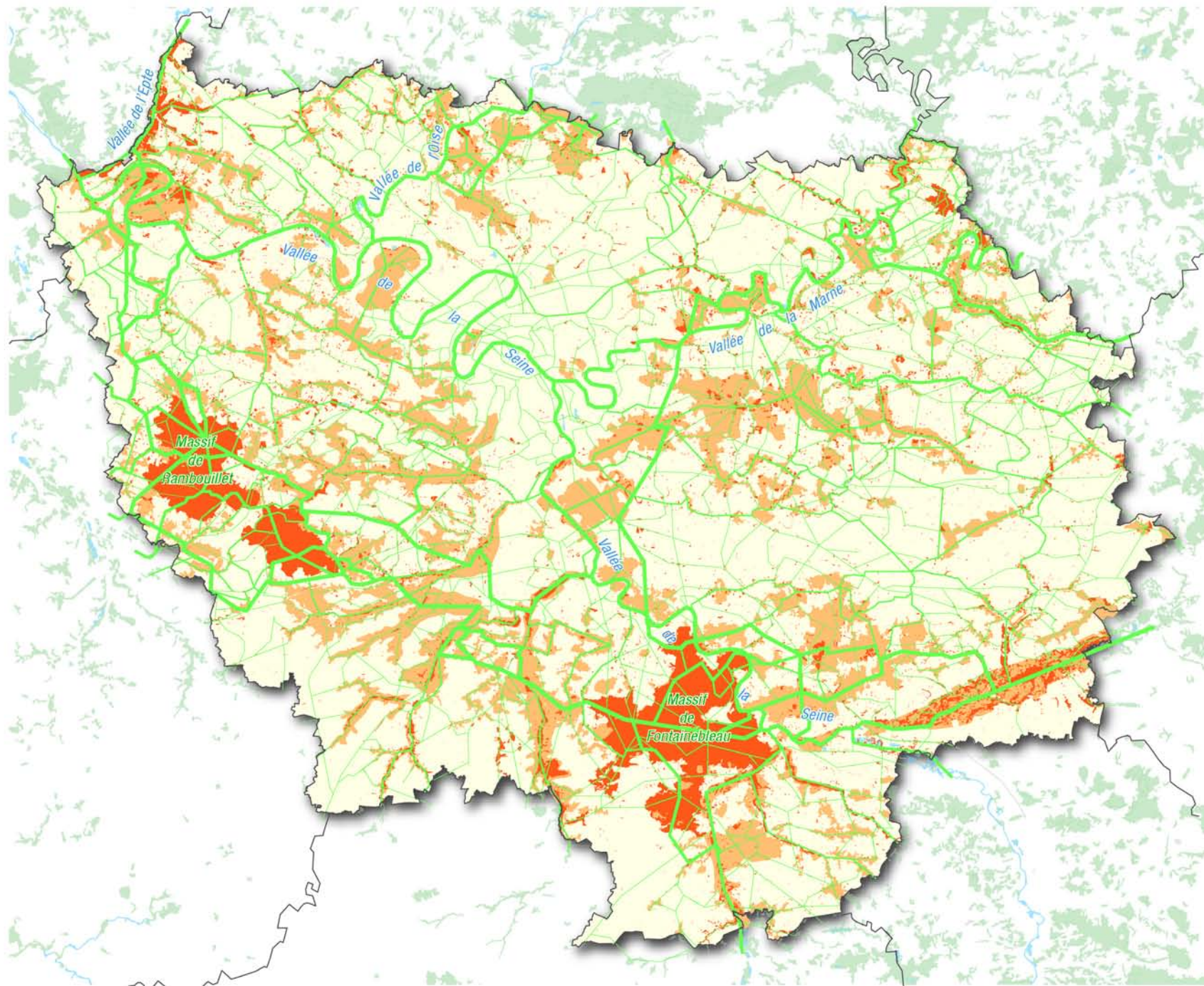
Le sol n'est souvent vu dans la planification que sous sa forme réduite d'espace, oubliant qu'il a une valeur en lui-même, et des aptitudes différentes.

Le sous-sol est trop souvent ignoré, alors que les exigences de compacité, et aussi d'insertion des équipements, impliquent une réflexion en trois dimensions.

De nombreux enjeux de l'aménagement et du fonctionnement du territoire régional sont intimement liés au maintien de la qualité des sols et du sous-sol : maîtrise des flux et de la qualité de l'eau, épuration/filtration naturelle, lutte contre les pollutions, qualité des espaces et des paysages, productions agricoles et sylvicoles, ressources en matériaux et en énergie... Le développement durable conduit à considérer le sol et le sous-sol comme des ressources à part entière. L'Île-de-France, située au cœur d'un grand bassin sédimentaire, dispose d'un patrimoine sol et sous-sol particulièrement riche et porteur de nombreuses potentialités.

Il s'agit d'utiliser et de valoriser cette dimen-

**CARTE THÉMATIQUE**  
**Les noyaux**  
**de biodiversité**  
**et les continuités**  
**écologiques**



**Continuités écologiques**

Préserver des axes de circulation des espèces animales et végétales entre les noyaux de biodiversité

-  intérêt national
-  intérêt interrégional
-  intérêt régional
-  intérêt local

**Noyaux de biodiversité**

-  réservoir de biodiversité : protection contre toute atteinte aux qualités du milieu
-  zone tampon : maintenir les zones tampons en zones naturelles ou agricoles



sion du sous-sol, tout en n'obérant pas des utilisations futures. Le sous-sol doit être considéré comme une ressource stratégique, particulièrement dans les espaces urbanisés, au regard des objectifs concomitants de densification, d'économie d'espace, d'intégration et de sécurisation des équipements (transports, services et industrie, réseaux, stockage, grandes salles, etc.).

La qualité agronomique des sols doit être prise en compte, afin de conserver les meilleures terres agricoles pour cette activité.

Dans les espaces urbanisés, où les sols encore vivants sont rares, l'imperméabilisation des sols doit être limitée.

### Assurer l'approvisionnement des matériaux dans un cadre interrégional équilibré

Le contexte géologique spécifique de l'Île-de-France lui permet de disposer d'une grande diversité de matériaux naturels, qui présentent un intérêt majeur pour le développement régional (au regard notamment de l'objectif de 60 000 logements par an qui conduirait à une augmentation de l'ordre de 20 % de la consommation en granulats) et pour l'économie nationale. L'intérêt des ressources est à hiérarchiser au regard de leur qualité, de leur rareté et de leur intérêt économique :

- ▶ niveau national et européen : gypse, silice industrielle, argiles kaoliniques ;
- ▶ niveau interrégional : sables et graviers alluvionnaires, chailles, calcaires cimentiers et industriels ;
- ▶ niveau régional : calcaires, sablons, granulats recyclés et artificiels.

#### CARTE THÉMATIQUE

### Les gisements d'enjeu régional

#### Territoires à enjeux matériels

- bassin d'exploitation
- ▨ secteur particulièrement sensible aux conflits d'usage et d'intérêts

#### Logistique

- maintien des infrastructures portuaires en zone dense
- confortement, développement de plates-formes multimodales de stockage et de redistribution de granulats

#### Matériaux de recyclage

- confortement des installations de recyclage

#### Ressources en matériaux

##### Granulats

- calcaires
- chailles
- sables et graviers alluvionnaires
- sablon

##### Minéraux industriels

- argiles
- gypse
- calcaires et marnes à ciment, calcaires industriels
- silice et grès industriels

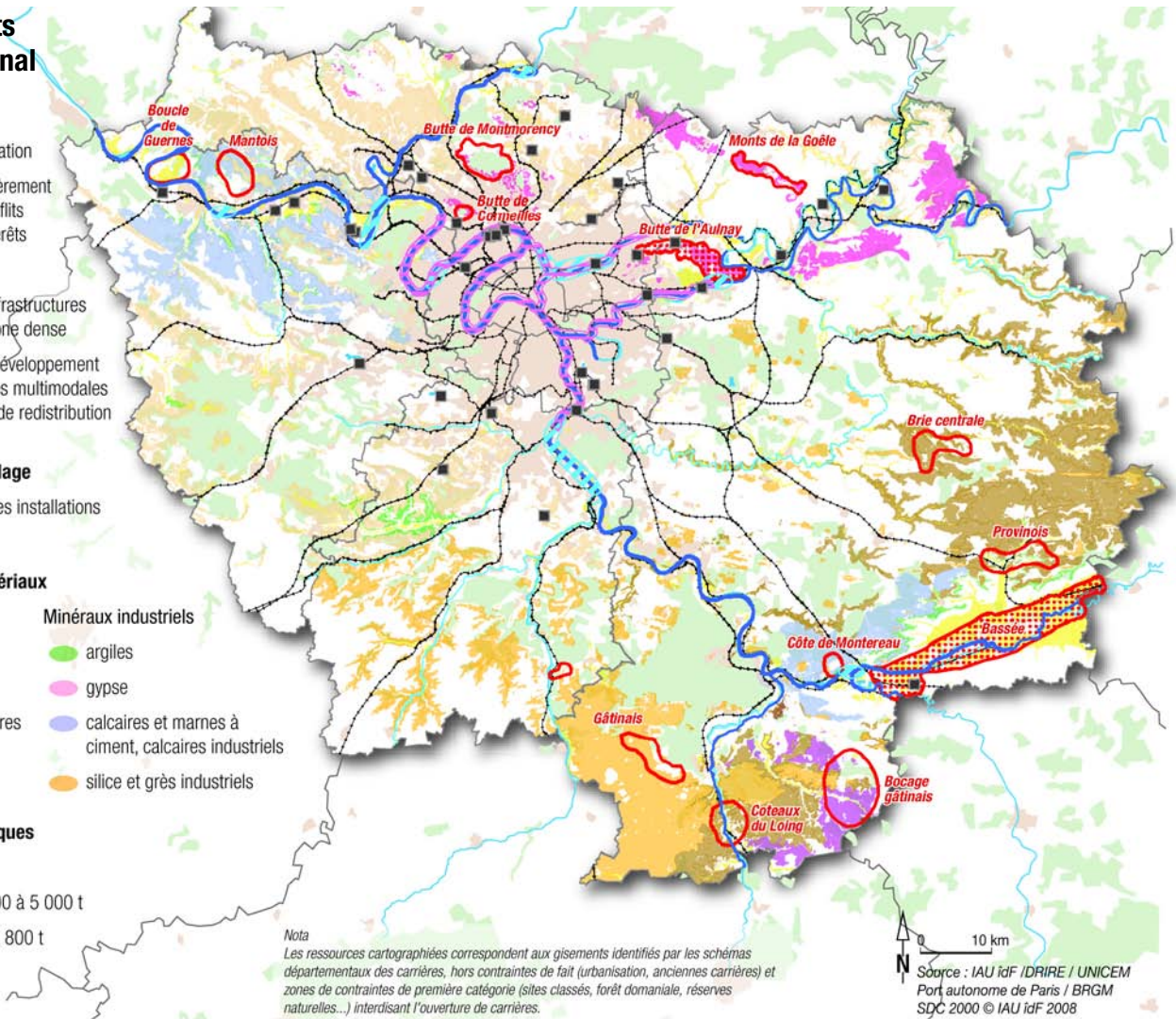
#### Transports - logistiques

##### Voies navigables

- convois de 2 000 à 5 000 t
- bateaux jusqu'à 800 t

##### Voies ferrées

- réseau



Les schémas départementaux des carrières (SDC) ont inventorié les ressources en matériaux, qui constituent les gisements de référence sur le territoire régional. Une grande partie des gisements de matériaux est plus ou moins définitivement gelée en Île-de-France, d'abord par l'urbanisation (il n'y a plus de carrière exploitée dans le cœur d'agglomération qui représente 40 % de la consommation régionale), ensuite par les protections patrimoniales et environnementales, et les servitudes.

C'est pourquoi, face en particulier aux phénomènes de rejets locaux, il faut promouvoir, au nom de l'intérêt général, l'acceptabilité des carrières et aussi des sites de recyclage et des unités de transformation dans les documents d'urbanisme, grâce notamment à des exploitations et des réaménagements exemplaires.

Par ailleurs, concernant les granulats, l'Île-de-France est devenue importatrice de manière chronique, avec un taux de dépendance qui s'élève à 45 %. La consommation de granulats par Francilien est la moitié de la moyenne nationale (3 tonnes/an au lieu de 6 tonnes/an). Les autres régions qui complètent l'approvisionnement francilien ont elles-mêmes de plus en plus de contraintes.

C'est pourquoi l'Île-de-France, dans un souci de responsabilité écologique, doit continuer à mobiliser ses propres ressources et à les gérer rationnellement, notamment en réservant les granulats alluvionnaires aux usages les plus nobles. En termes d'urbanisme, il s'agit de permettre l'exploitation des ressources régionales en recherchant la plus grande

cohérence des exploitations et des réaménagements au niveau des bassins de gisements, de permettre aussi l'exploitation des matériaux de substitution, de favoriser le recyclage par la possibilité d'implanter les installations ad hoc, permanentes ou temporaires, d'encourager autant que possible l'utilisation d'autres matériaux que ceux du sous-sol, et de mettre en place une organisation logistique faisant largement appel aux transports massiques.

**Ne pas augmenter la dépendance régionale en granulats et assurer à long terme les besoins en minéraux industriels nécessaires à l'économie régionale et nationale**

La qualité géotechnique et l'extension de certains gisements, la qualité et la densité des infrastructures de transport, la présence « historique » de l'activité extractive et des outils de production... confèrent à certains territoires une importance particulière. Les gisements identifiés dans les « bassins d'exploitation d'enjeu régional » sont considérés comme stratégiques : buttes de l'Aulnay, de Montmorency et de Cormeilles, monts de la Goële et pour le gypse ; Provinois pour les argiles kaoliniques ; Gâtinais pour la silice industrielle ; Mantois et Côte de Montereau pour les calcaires cimentiers ; Bassée et Boucle de Guernes pour les sables et graviers alluvionnaires ; Bocage gâtinais pour les chailles ; Brie centrale et Coteaux du Loing pour les calcaires.

Au regard de leur qualité, de leur intérêt économique et des pressions qui s'exercent sur l'accès et l'exploitation de la ressource, une politique de gestion et de mise en valeur des ressources naturelles conciliant dans l'espace

et dans le temps les différents enjeux économiques et environnementaux (eaux souterraines, agriculture, boisements, milieux naturels, paysages) doit être engagée sur ces bassins.

▮ **L'accès aux ressources en matériaux, y compris celles des gisements franciliens de matériaux de substitution aux granulats (calcaires, chailles, sablons, matériaux recyclés), et leur exploitabilité future doivent être préservés. Les gisements des bassins d'exploitation d'enjeu régional, plus particulièrement, doivent être préservés de l'urbanisation.** ▮

**Favoriser une exploitation des ressources exemplaire de grande qualité environnementale, placée dans une démarche intégrée d'aménagement du territoire**

Le réaménagement des carrières doit être appréhendé dans le cadre d'approches territoriales globales, dépassant l'échelle de chaque site d'exploitation, en particulier dans les bassins d'exploitation d'enjeu régional où se concentrent les activités extractives. La complémentarité d'usage entre les zones naturelles, les espaces de loisirs, les activités agricoles et l'offre urbaine doit être recherchée. L'exploitation de gisements dans les bassins d'exploitation d'enjeu régional localisés dans des parcs naturels régionaux doit être particulièrement exemplaire.

**Gérer rationnellement les ressources, promouvoir les matériaux de substitution et de recyclage**

25 millions de tonnes/an de matériaux inertes (déblais de fondations, gravats, matériaux

de démolition...) sont produites en Île-de-France et sont susceptibles d'être réutilisées, après tri, pour remplacer une partie des granulats de carrière. L'Île-de-France possède aussi un potentiel important de développement d'autres filières de production de matériaux de construction (matériaux minéraux régionaux de substitution, éco-matériaux) pouvant venir compléter les granulats alluvionnaires. L'utilisation des matériaux de substitution issus des filières de recyclage et de production d'éco-matériaux (bois d'œuvre, autres matériaux non minéraux...) est à promouvoir et favoriser afin de réduire le recours aux matériaux du sous-sol. Pour ce faire, l'implantation des zones d'activités et des équipements nécessaires au développement de ces filières sera favorisée.

▮ **Un réseau de sites de production de granulats recyclés et artificiels, non limité aux seules emprises portuaires, doit être maintenu et conforté, afin d'intensifier le recyclage des matériaux de construction et leur tri qualitatif, dans le respect de l'environnement.** ▮

**Compléter, à long terme, l'approvisionnement en matériaux grâce à une approche interrégionale concertée, dans les meilleures conditions environnementales**

▮ **Les emprises nécessaires au développement des modes de transport massiques, plus respectueux de l'environnement, moins émetteurs de gaz à effet de serre et plus économes en énergie doivent être prévues : voie d'eau et fret ferroviaire (ce dernier pour la desserte des sites « secs » notamment).** ▮

## Retrouver le calme et la qualité de l'air

L'air peut être considéré comme pur lorsqu'il est exempt de toute pollution, sonore ou physico-chimique.

Les espaces verts dans l'agglomération, les espaces boisés périurbains, les massifs forestiers étendus en zone rurale, et plus largement l'ensemble des espaces naturels et ruraux ont un caractère stratégique pour la ressource air, à reconnaître et renforcer. Leurs fonctions de tampon vis-à-vis du bruit, de filtrage et de fixation vis-à-vis des polluants atmosphériques sont fondamentales, et sont à valoriser.

### Conforter les zones de calme

La nécessaire réduction des disparités territoriales environnementales demande de valoriser, préserver ou reconquérir des zones de calme. Il convient de limiter les traversées des grands massifs et parcs boisés publics par des grandes infrastructures routières et ferroviaires et de les compenser par des dispositifs de réduction du bruit au plus près de la source et ce, dans le respect des continuités écologiques.

L'accessibilité au public des espaces de calme est à faciliter par des infrastructures douces (sentiers de randonnée, pistes cyclables, etc.).

### Valoriser la couverture végétale et les « poumons verts »

En agglomération centrale, un équilibre territorial en espaces verts de proximité situés en zone de calme est à rechercher, pour garantir des possibilités de ressourcement aux habitants.

## CARTE THÉMATIQUE

### L'air, ressource vitale, zones de calme et « poumons verts »

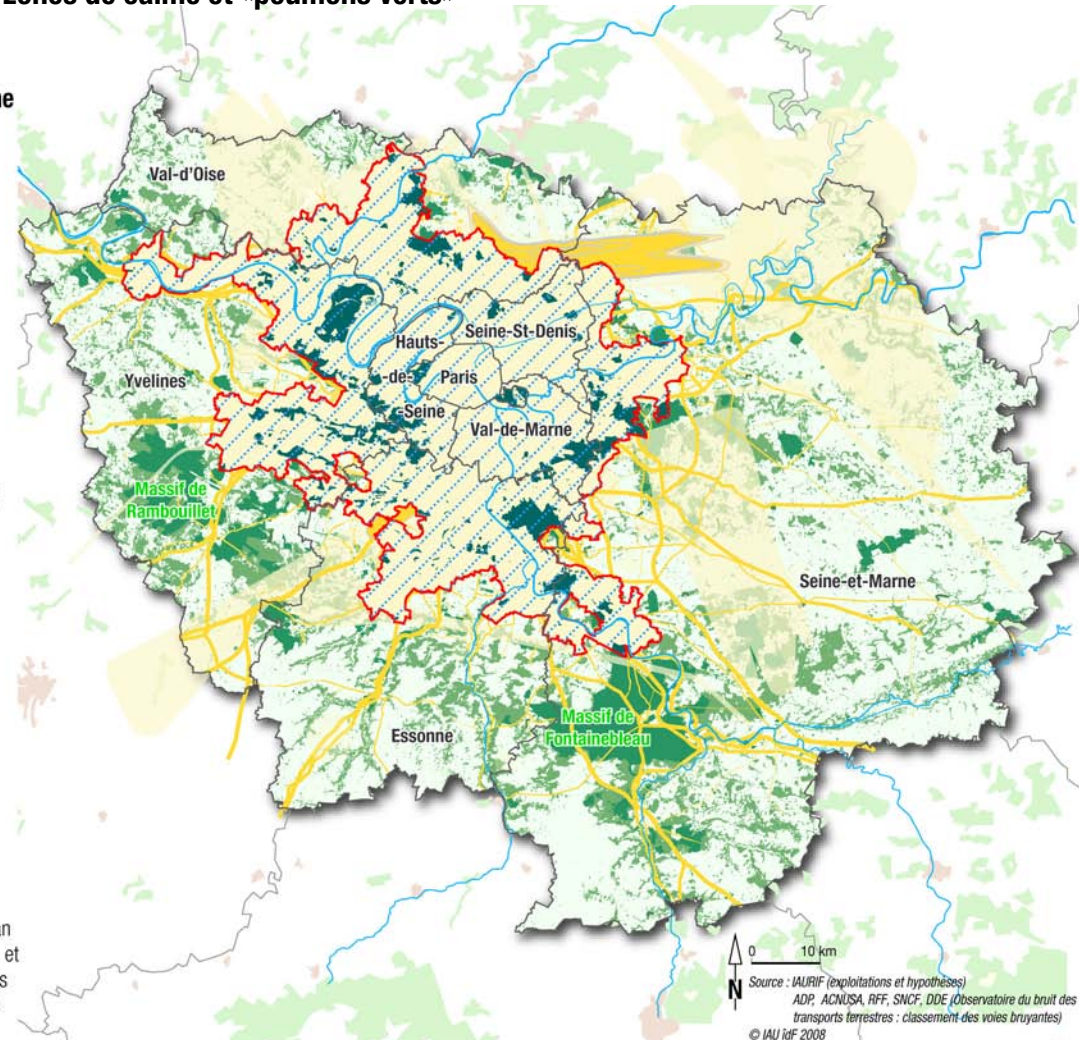
#### Conforter les zones de calme Valoriser la couverture végétale et les poumons verts

Préserver et valoriser les zones de calme et grands massifs forestiers hors agglomération

-  espace vert et boisé public
-  espace vert et boisé privé
-  espace rural, gisement de calme
-  secteurs survolés
-  secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres ou aéroportuaires

Préserver et valoriser les zones de calme et grands massifs forestiers de l'agglomération

-  principaux espaces verts publics du centre de l'agglomération et de la couronne périurbaine
-  valoriser le végétal en ville
-  limite d'agglomération désignant les communes devant élaborer une carte stratégique du bruit et un plan d'actions associé d'ici 2008, et zone d'émissions importantes de polluants atmosphériques



## CARTE THÉMATIQUE

### Les ressources énergétiques

#### Valoriser la ressource géothermique

##### Relancer la géothermie profonde

- exploitation de l'aquifère du Dogger
- périmètre de protection
- projet de forage géothermique

##### Encourager les pompes à chaleur sur aquifères

- PAC pour résidentiel/tertiaire

##### Exploitableté de la ressource Dogger (uniquement connue pour le secteur centre-est de l'Île-de-France)

- très favorable
- favorable

##### Développer les réseaux de chaleur

- de 1 à 4 réseaux constitués dans la commune
- réseau de vapeur à Paris

##### Usine d'incinération des ordures ménagères

- avec récupération d'énergie
- sans récupération d'énergie

##### Valoriser la ressource biomasse

- limite de l'agglomération INSEE => hors agglomération, gisements boisés et agricoles potentiellement exploitables pour la biomasse

##### Bois énergie

- producteur - fournisseur
- plate-forme de bois énergie
- chaufferie à biomasse (logement HLM)
- projet de chaufferie à biomasse
- site de production de biocarburants à l'horizon 2008
- valorisation du biogaz

##### Encourager le développement de l'éolien

Densité d'énergie à 90 mètres (en W/m<sup>2</sup>)

250 270 290

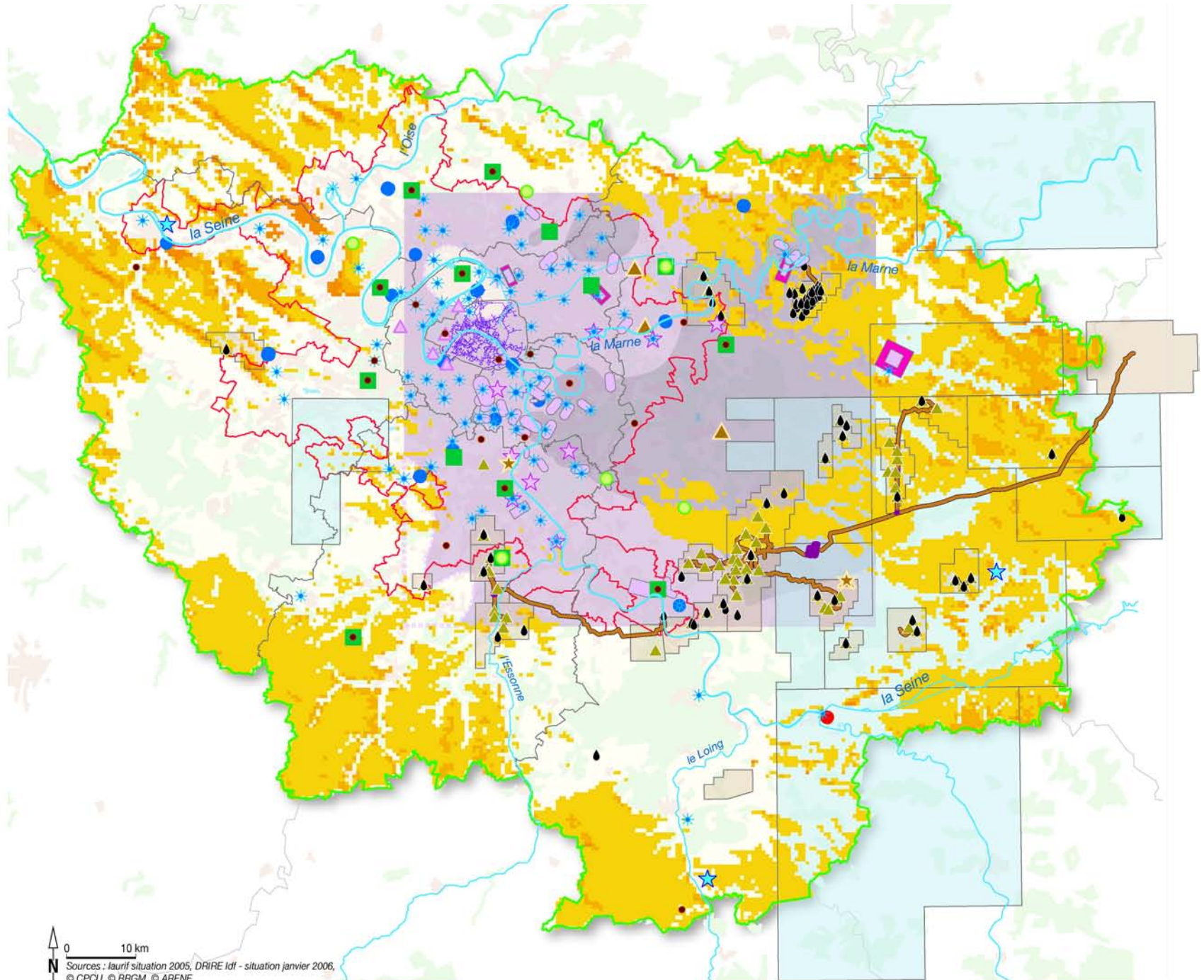
##### Encourager l'usage de l'énergie solaire

Potentiel solaire : toute l'Île-de-France

- IdF énergies thermique, photovoltaïque, passive

##### Maintenir le développement de la production locale de pétrole

- puits de forage de tout type
- plate-forme pétrolière
- canalisation de pétrole
- emprise de plate-forme pétrolière
- permis d'exploitation et concessions
- permis de recherche de pétrole



0 10 km

Sources : Iaurif situation 2005, DRIRE IdF - situation janvier 2006,  
© CPCU, © BRGM, © ARENE,  
© ADEME, espace éolien développement, juin 2001  
© IAU IdF 2008

## Maîtriser la demande d'énergie et réduire la vulnérabilité énergétique

D'un point de vue énergétique, l'Île-de-France a des atouts : la consommation finale d'énergie d'un Francilien (2,15 tep/hab.) est inférieure à la moyenne nationale (2,67 tep/hab.). L'organisation urbaine a un poids important dans ce bon indicateur, grâce à sa compacité et sa densité, accompagnées d'un réseau important de transports collectifs. Cependant, des gisements d'économie d'énergie considérables existent et doivent être exploités dès maintenant, la lutte contre les gaspillages d'énergie devenant incontournable, économiquement, socialement et d'un point de vue environnemental.

L'Île-de-France a aussi des atouts en matière de mobilisation des énergies locales : c'est la première région française pour l'utilisation de la géothermie profonde (157 000 logements connectés à la géothermie sur 300 000 en France) ainsi que pour la production d'électricité par cogénération (17,2 % de la production nationale par ce procédé, qui participe à la moitié de l'électricité produite en Île-de-France). Cependant, l'Île-de-France est dépendante à 95 % de l'extérieur pour son approvisionnement énergétique.

Il est nécessaire de favoriser le développement d'énergies locales pour contribuer à atteindre les objectifs relatifs à la division par quatre des émissions de gaz à effet de serre.

### Maîtriser la demande d'énergie, ressource vitale

Maîtriser la demande en énergie passe d'abord par une optimisation du rapport amé-

nagement/transports : il s'agit d'articuler les politiques d'urbanisme et de transports de manière à limiter, d'une part, les longueurs de déplacements, d'autre part, la dépendance à l'égard de l'automobile, tant pour les déplacements individuels que pour le transport de marchandises (voir aussi § « Réduire les nuisances sonores et la pollution atmosphérique »). L'amélioration de l'efficacité énergétique passe aussi par la densification.

### Encourager le développement des sources d'énergie locale et diversifiée

Il importe de favoriser la mobilisation de l'ensemble des énergies locales renouvelables et de prévoir les espaces nécessaires à l'implantation des installations techniques :

- ▶ valoriser le potentiel de géothermie profonde dans les quartiers denses, notamment dans les zones de densification préférentielle ;
- ▶ permettre la valorisation énergétique de la biomasse (cultures énergétiques, biogaz, bois énergie...) dans le respect du milieu et de la biodiversité, à la fois pour la production d'énergies locales et pour le développement de nouvelles filières éco-industrielles ;
- ▶ encourager le développement de l'éolien dans les zones à potentiel favorable.

Ces énergies locales sont à valoriser particulièrement dans les parcs et les réseaux éco-industriels.

### Sécuriser l'approvisionnement énergétique

La sécurisation des approvisionnements est stratégique, tant en termes de diversification

des sources, notamment renouvelables, et des services d'énergie (hydrocarbures, gaz, électricité, chaleur), que de robustesse des infrastructures. Celles-ci sont en effet amenées à perdurer même si les sources d'énergie sont diversifiées.

Il convient de préserver les emprises nécessaires à la réalisation des nouveaux équipements et des extensions de réseaux, ainsi qu'au renouvellement des ouvrages existants.


Afin de rendre possible une production importante d'énergie locale et renouvelable, le renforcement et la sécurité (mise en souterrain des lignes électriques...) des réseaux de distribution doivent être assurés. De même, les infrastructures des réseaux de chaleur sont à pérenniser et à développer.


Il est impératif de maintenir les capacités de stockage de pétrole et de gaz, ainsi que les réseaux souterrains liés, de manière à limiter les transports routiers de matières dangereuses. ┘

## CARTE THÉMATIQUE

### Le bruit, l'air et la pollution en Île-de-France

**Prévenir par une meilleure prise en compte dans l'aménagement et l'urbanisation des questions de qualité de l'air et de bruit**

 conforter la vocation agricole des sols dans les zones du PEB de Roissy et du PGS d'Orly


 aéroport étant ou devant être doté d'un PEB


**Réduire l'exposition des populations ... à la pollution atmosphérique**

Concentration moyenne annuelle de NO<sub>2</sub>  
(proximité au trafic routier)

 40-52  
(> objectif de qualité annuel)


 > 52  
(valeur limite applicable en 2004)

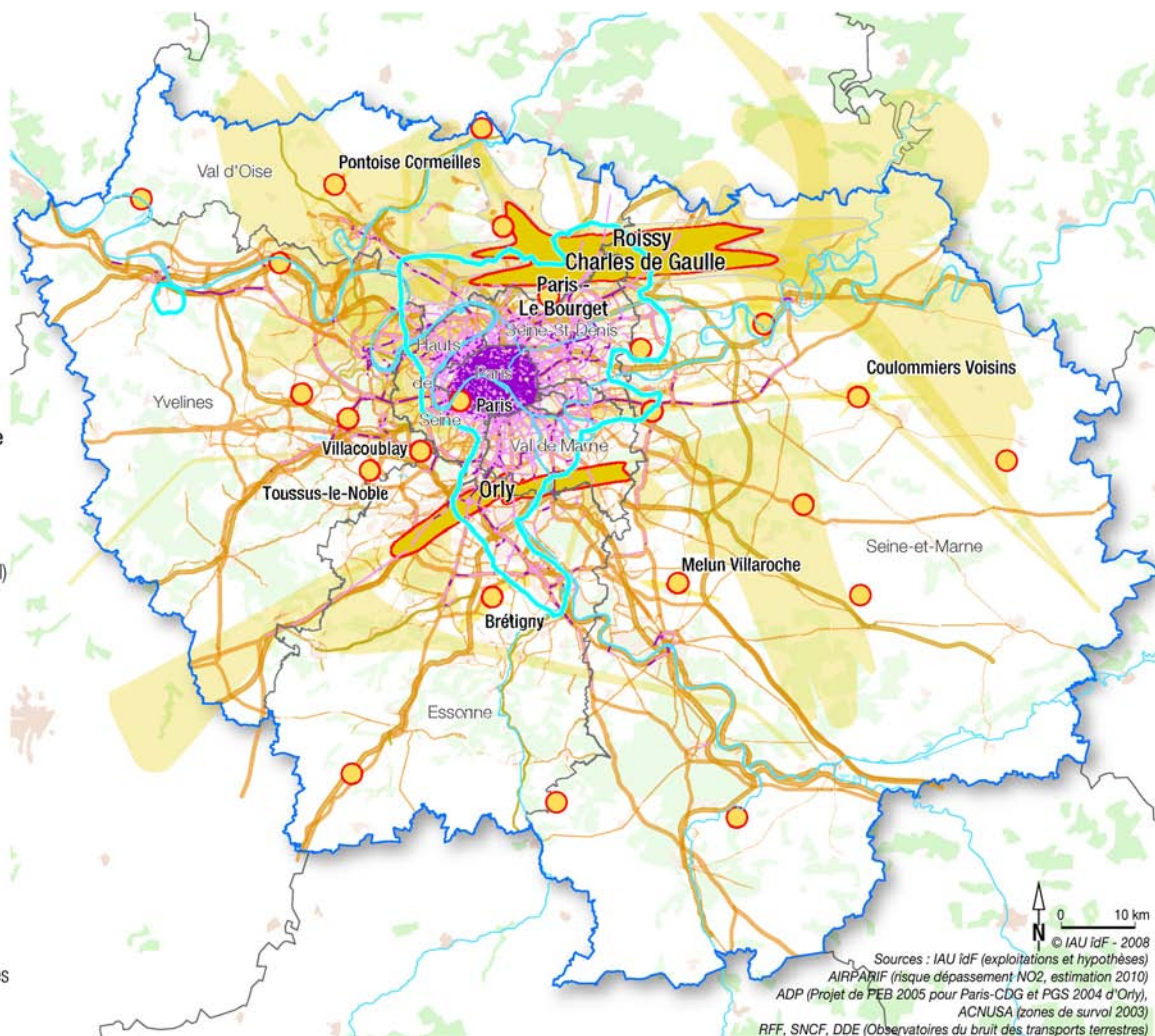
 risque de dépassement de l'objectif de qualité NO<sub>2</sub> en 2010

 idf risque de pollution photochimique (ozone, aérosols...)

**... aux nuisances sonores**

 secteur potentiellement affecté par le bruit des infrastructures de transports terrestres et/ou aéroportuaires

 zone de survol de Roissy, d'Orly et du Bourget



### ■ Réduire les inégalités environnementales, la vulnérabilité aux risques et l'exposition aux nuisances

Les Franciliennes et Franciliens subissent des inégalités environnementales territoriales qui recouvrent différents aspects :

- ▶ l'accès aux aménités, en particulier aux forêts publiques, aux zones de calme, aux espaces verts urbains publics, notamment au sein du cœur d'agglomération, et particulièrement dans sa partie nord qui est dépourvue de couronne forestière périurbaine ;
- ▶ les points noirs paysagers, correspondant à des secteurs dégradés souvent soumis à d'autres nuisances ;
- ▶ les nuisances, au premier rang desquelles le bruit ;
- ▶ les pollutions de l'air, de l'eau et des sols ;
- ▶ les risques naturels et technologiques ;
- ▶ l'accès à des ressources naturelles (par exemple l'eau, notamment en milieu rural) et à des paysages de qualité.

Ces inégalités peuvent se recouper avec des inégalités sociales. C'est souvent le cas dans les secteurs carencés en espaces verts de l'agglomération centrale, dans les points noirs paysagers et les zones de bruit. Autre exemple, les coûts de production de l'eau potable ne cessent d'augmenter, faute de prendre les mesures de prévention fortes qui devraient s'imposer, ce qui vient accroître les difficultés des populations les plus défavori-

sées, notamment celles de l'espace rural. Ce recoupement est moins vrai avec la pollution de l'air et les risques, en particulier le risque inondation, susceptible de toucher tout type de quartier.

Si le modèle de ville compacte et dense s'impose par rapport à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, au renchérissement du coût des énergies fossiles et à l'économie de la consommation d'espace, il peut en revanche aggraver le manque d'espaces verts et concentrer les nuisances, les pollutions et les risques. Certaines conditions sont donc indispensables à sa viabilité et à sa vivabilité pour ses habitants.

Trois objectifs en découlent :

- ▶ conforter la trame verte d'agglomération en réduisant les carences ;
- ▶ réduire les nuisances sonores et la pollution atmosphérique ;
- ▶ réduire la vulnérabilité aux risques naturels et technologiques.

Il s'agit d'offrir un cadre de vie de qualité dans tous les territoires, de maintenir la qualité environnementale des territoires favorisés et de la reconquérir dans les territoires défavorisés, à toutes les échelles.

### **Conforter la trame verte d'agglomération en réduisant les carences en espaces verts publics**

On entend par espace vert de proximité des espaces ouverts au public, ayant une bonne accessibilité par les piétons et les cyclistes, et des liens étroits avec le tissu urbain. Les carences viennent d'abord d'un manque d'espaces verts publics, mais aussi d'un défaut

d'accès (coupure, positionnement des entrées, etc.) qui réduit l'aire potentielle de desserte d'un certain nombre d'espaces verts publics existants. La carence en espaces verts publics se double souvent d'une carence en végétation.

La délimitation des aires de desserte des espaces verts de proximité permet de localiser les zones de carence en espaces verts de proximité au-delà des limites administratives et en tenant compte des coupures liées aux infrastructures et à l'hydrologie. (cf. carte stratégique « Garantir la cohérence du système régional des espaces ouverts » et carte thématique de « la trame verte d'agglomération »).

Depuis les débuts de la politique en faveur des espaces verts, les zones les plus carencées en espaces verts se sont maintenues devant la difficulté à débloquer du foncier dans les zones les plus denses et les plus anciennement urbanisées. Malgré les efforts considérables entrepris par l'ensemble des collectivités, et notamment les départements, les deux tiers des communes du cœur d'agglomération ont une offre inférieure à 10 m<sup>2</sup> d'espaces verts publics par habitant. Treize communes présentent un ratio extrêmement faible, inférieur à 1 m<sup>2</sup> d'espaces verts publics par habitant.

Une trame verte d'agglomération est à structurer pour prendre en compte la nécessité vitale d'espaces de respiration. Elle doit offrir aux citoyens une gamme d'espaces et de fonctions diversifiées (respiration, calme, détente, loisirs, nature...). Elle doit aussi permettre d'assurer un équilibre écologique en

milieu urbain dense : gestion des eaux pluviales et des risques (notamment d'inondation et souterrain), filtrage et fixation de polluants, maintien de sols vivants, accueil de la biodiversité... Densification et écologie urbaine doivent aller de pair.

Dans le cœur d'agglomération, 10 m<sup>2</sup> d'espaces verts publics de proximité par habitant constituent un objectif.

Devant les enjeux de densification de l'agglomération centrale, il est nécessaire de pérenniser les espaces de respiration existants et de les renforcer, y compris les espaces verts privés dont l'intérêt patrimonial justifie la conservation. Les jardins familiaux et les jardins partagés doivent être développés pour répondre à la forte demande urbaine de nature, notamment dans les quartiers ayant une part importante de logements sociaux ou collectifs.

Une attention particulière doit être portée au maillage des espaces verts publics existants et en projet, et plus largement des espaces publics, des équipements (de sport, cimetières, etc.) et des entités agricoles urbaines, par un réseau de liaisons vertes et de circulations douces. Ce réseau doit aussi favoriser la pénétration de la nature en ville en s'appuyant notamment sur le corridor fluvial pour constituer une trame verte et bleue à l'échelle de l'agglomération.

L'implantation des espaces verts publics doit se faire au plus près des lieux d'habitation.

▮ Des emprises foncières sont à réserver dans les zones carencées en espaces verts du cœur d'agglomération, notamment dans les opérations de renouvellement urbain et en

valorisant les espaces ouverts encore présents.

L'accessibilité des espaces verts publics (maillage, lien avec les autres espaces publics, etc.) doit être améliorée. ▮

### **Réduire les nuisances sonores et la pollution atmosphérique**

La pollution de l'air et la gêne due au bruit sont ressenties par les Franciliennes et Franciliens comme les deux premières atteintes à la qualité de la vie dans la région. Ce sont des enjeux fondamentaux de santé publique et de stress. Ces nuisances sont liées, car elles impactent la même ressource, l'air, et ont pour cause principale les transports. Les polluants aériens qui restent préoccupants sont le dioxyde d'azote et l'ozone, ainsi que les particules. Par exemple, en année défavorable d'un point de vue météorologique, ce sont plus de 2,5 millions de Franciliens qui sont exposés à un dépassement de l'objectif de qualité annuel en dioxyde d'azote. S'agissant de la nuisance sonore, près de 39 % des ménages franciliens se déclarent gênés le jour et 24 % la nuit (source : enquête Logement 2002). Les nuisances sonores, qui participent grandement aux inégalités environnementales, sont souvent liées sur l'ensemble du territoire francilien aux infrastructures routières et ferroviaires, sans négliger pour autant les nuisances sonores produites par le trafic aérien. La réduction du bruit dépend avant tout de la limitation de la progression du trafic automobile et du développement des modes alternatifs.

**CARTE THÉMATIQUE**  
**Les enjeux d'aménagement**  
**en zone inondable**

-  maîtriser et adapter l'urbanisation nouvelle et l'aménagement urbain renouvelé, pour réduire la vulnérabilité globale de l'agglomération centrale
-  préserver et restaurer les zones d'expansion des crues. Réduire la vulnérabilité de l'existant
-  préserver les grandes zones d'expansion des crues. Développer des dispositifs de ralentissement dynamique des crues
-  engager une démarche de prévention et d'aménagement raisonné à l'échelle des petites vallées franciliennes
-  soutenir les réflexions et les programmes d'actions menés au niveau interrégional pour prévenir et limiter les conséquences des inondations (Établissement public territorial de bassin...)
-  dispositif de lutte contre les crues : projet de casiers hydrauliques de la Bassée


**Zones inondables**

 plus hautes eaux connues (PHEC)

**Hauteur d'immersion**

(source : plan de prévention des risques inondation)

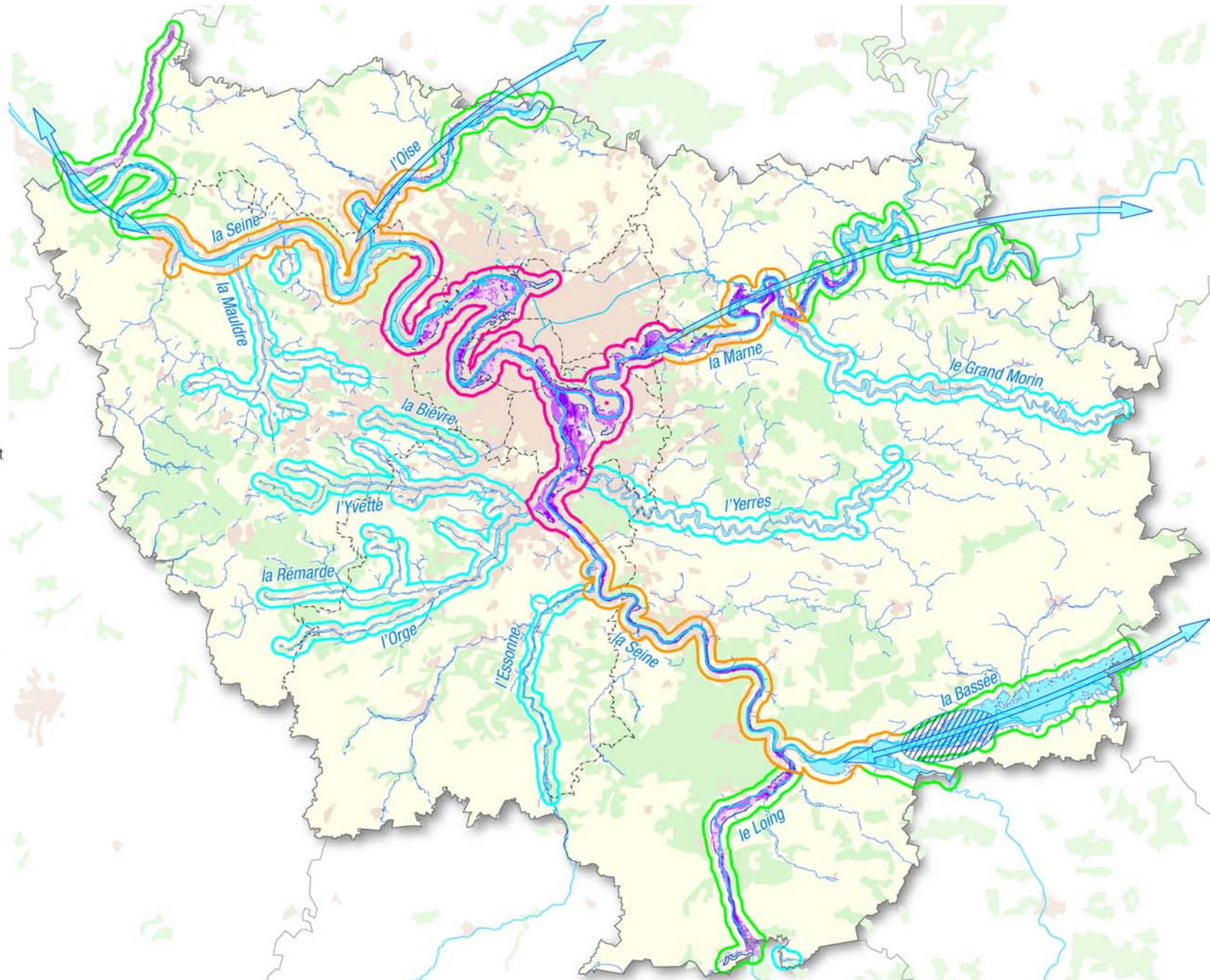
 inférieur à 1 m

 de 1 à 2 m

 supérieur à 2 m

0 10 km

Source : DIREN-IDF/AESN/IBRBS janvier 2005, DULE 75, DDE 77, DDE 91, DDE92, DDE93, DDE 94, DDE 95  
 © IAU IDF 2008





L'application des principes d'aménagement permettant de répondre au défi majeur des mutations ou crises liées au changement climatique et au renchérissement des énergies fossiles constitue la première prévention de ces deux nuisances, toutes deux liées étroitement à l'organisation urbaine et des transports. En effet, la réduction du bruit et de la pollution de proximité (particules fines, oxydes d'azote, monoxyde de carbone, benzène) dépend avant tout de la limitation de la progression du trafic automobile et du développement des modes alternatifs : transports collectifs et circulations douces, afin de réduire les déplacements individuels motorisés, ainsi que fret fluvial et ferroviaire, afin de limiter le transport routier des marchandises. Les critères de continuité avec l'urbanisation existante, de mixité fonctionnelle, de densification, de desserte en transports collectifs et circulations douces, d'accessibilité multimodale des zones d'activités économiques et zones logistiques vont dans ce sens.

Les secteurs aéroportuaires, particulièrement touchés par la multi-exposition aux nuisances, cumulée avec des problèmes de ségrégation sociale, constituent une des priorités. Il s'agit à la fois d'améliorer la situation existante, en réduisant l'exposition des populations aux nuisances sonores et à la pollution atmosphérique, et de maîtriser les expositions nouvelles par une meilleure prise en compte dans l'aménagement et l'urbanisme des questions de qualité de l'air et de bruit. D'un point de vue général, les opérations d'aménagement permettant une réduction

des nuisances sonores et de la pollution atmosphérique à l'échelle locale et à l'échelle régionale, ainsi qu'une exposition moindre de la population, doivent être favorisées.

Les plates-formes aéroportuaires doivent être mieux insérées dans les territoires, en améliorant le système de « traversée » des territoires aéroportuaires et en renforçant l'accessibilité par les transports collectifs, afin de réduire les transports automobiles liés aux plates-formes.

#### **Réduire l'exposition aux nuisances sonores**

Des actions de compensation doivent être envisagées et mises en œuvre au niveau des territoires les plus exposés aux nuisances sonores liées aux secteurs aéroportuaires et aux infrastructures terrestres (route, fer) : requalification urbaine, couvertures ou protections le long des linéaires de voirie routière et ferroviaire.

Le maintien de la vocation agricole des sols permettra de limiter l'urbanisation et donc l'accroissement des populations exposées aux nuisances au sein des plans d'exposition au bruit (PEB) : ainsi, le maintien d'une agriculture périurbaine à l'est de Charles de Gaulle semble-t-il être un gage de cette maîtrise de l'urbanisation autour de la plate-forme de Roissy et évitera d'exposer de nouvelles populations aux nuisances.

#### **Réduire l'exposition à la pollution atmosphérique**

Les abords des infrastructures routières les plus fréquentées et le secteur aéroportuaire de Roissy sont les plus préoccupants.

D'après les premières campagnes de mesures réalisées en 2005 par AIRPARIF au niveau du périphérique et de tronçons autoroutiers en Essonne, des niveaux de pollution de proximité très supérieurs aux niveaux de pollution de fond sont constatés sur une distance d'au moins 100 m des axes routiers. Ces premiers éléments de connaissance et leurs effets sur la santé restent à consolider.

Néanmoins, la réduction des situations de plus forte exposition à la pollution de l'air doit être recherchée en cohérence avec le plan régional de la qualité de l'air (PRQA).

Il convient de limiter préventivement l'exposition de la population aux pollutions de proximité. La localisation de zones d'habitat et d'équipements pouvant accueillir des populations sensibles à la pollution atmosphérique (équipements de santé, établissements scolaires, installations sportives de plein air, etc.) à proximité de nouvelles grandes infrastructures routières est à éviter. La mise en place de mesures et d'équipements appropriés seront encouragés, dans le cadre de la réalisation des études d'impacts environnementales.

#### **Réduire la vulnérabilité aux risques naturels et technologiques**

La prévention des risques ne doit pas être vécue uniquement comme une contrainte à la construction, mais aussi et surtout comme une opportunité d'aménagement en tant que telle : les « zones tampons », indispensables à la prévention et à la gestion des risques, peuvent faire l'objet d'une valorisation économique et sociale. Certains territoires plus grevés que d'autres justifient certaines formes

de péréquation, notamment sous forme d'aménagements, au titre des services qu'ils rendent aux autres territoires. Par exemple, des compatibilités et même des synergies peuvent être trouvées entre le maintien de l'agriculture périurbaine et les champs d'expansion des crues, ou les zonages des PEB, entre la création d'espaces verts/de loisirs et le réaménagement de terrains sous-minés, entre la création d'espaces verts et de loisirs, et la gestion des champs d'expansion des crues.

#### **Risque d'inondations par débordement de rivières**

Le risque majeur en Île-de-France est le risque d'inondation par débordement de rivières (cf. carte « Les enjeux d'aménagement en zone inondable »). Les autres risques (inondations par ruissellement, mouvements de terrain, risques technologiques) auraient des incidences plus ponctuelles, qu'il ne faut pas négliger pour autant dans une région aussi densément peuplée. Les zones inondées par les plus hautes eaux connues couvrent 56 350 ha soit 4,7 % du territoire régional, concernent 439 communes sur 1 300 et menacent environ 900 000 personnes et 430 000 logements (dont les deux tiers en immeubles collectifs). Les départements les plus concernés sont le Val-de-Marne et les Hauts-de-Seine pour environ 500 000 habitants. Les conséquences d'une crue majeure telle que la crue de référence de 1910 seraient catastrophiques. Les impacts directs et indirects affecteraient à des degrés divers 2,5 millions de personnes et bloqueraient pendant plusieurs

semaines une grande part de l'activité économique : le coût des dégâts d'une crue centennale est estimé à minima entre 10 et 12 milliards d'euros, plus du double en intégrant la dégradation des réseaux et les pertes d'exploitation des entreprises. Il faut aussi penser aux incidences sur l'alimentation en eau potable, l'approvisionnement, l'assainissement des eaux usées et le traitement des déchets, les déplacements... De plus, les hypothèses actuellement émises sur le changement climatique - et les phénomènes constatés depuis plusieurs années en Europe (Prague) et en France (Somme) - indiquent que des crues encore plus exceptionnelles sont probables. Cette perspective, sans doute inéluctable, incite à une responsabilisation et à la recherche de solutions adaptées, dans l'objectif de recomposer le cœur d'agglomération et de « reconstruire la ville sur la ville » en n'augmentant la vulnérabilité ni des personnes, ni des biens, ni des activités, voire en la réduisant.

Trois grands objectifs sont poursuivis :

- Préserver et restaurer les zones d'expansion des crues.

La préservation et la valorisation des grandes zones d'expansion des crues sont un objectif régional majeur, notamment dans le territoire de La Bassée, en amont de Bray-sur-Seine ou de la vallée de la Marne, en amont de Meaux.

Dans l'espace rural, les zones d'expansion des crues doivent être préservées, sauf dispositions contraires des plans de prévention du risque inondation (PPRI), voire

être reconquises, dans l'objectif de maintenir leur fonctionnalité.

▮ En l'absence de plans de prévention du risque inondation (PPRI), les zones des plus hautes eaux connues (PHEC) ne sont pas constructibles en dehors des espaces urbanisés à la date d'approbation du SDRIF, à l'exception des activités nécessitant la proximité du fleuve. ▮

- Maîtriser et adapter l'urbanisation nouvelle, en particulier l'aménagement urbain renouvelé, en zone inondable.

Dans le cadre du renouvellement urbain en zone inondable, la mutation de terrains à vocation industrielle vers de l'habitat peut conduire à une augmentation des densités de populations dans les zones à risques et peut aussi se traduire par un accroissement de la valeur des biens exposés.

Les aménagements doivent être compatibles avec le risque d'inondation. Il convient, sur ces territoires, de privilégier le développement de réponses urbanistiques permettant, dans le cadre des dispositions des PPRI, d'orienter l'urbanisation vers des systèmes moins générateurs de risques et de réduire la vulnérabilité des équipements et de l'habitat. Des opérations innovantes de construction pourraient être développées dans ces zones, servant de tests grandeur nature.

- Affirmer le principe de solidarité amont/aval.

Le principe d'une solidarité amont/aval à l'échelle du territoire régional doit être réaffirmé entre les espaces urbanisés de l'agglomération centrale et les espaces

CARTE THÉMATIQUE

**Les mouvements de terrain**

ruraux, mais aussi au niveau interrégional par des réflexions et des actions communes à l'échelle globale des bassins versants. L'acceptabilité de la mise en place de grands dispositifs de protection en amont est en effet conditionnée par des aménagements responsables en aval, de manière à rompre le cercle vicieux augmentation de la vulnérabilité/besoins de nouvelles protections.

La réalisation à terme du projet d'aménagement hydraulique pour le ralentissement des crues dans La Bassée aval, entre Montereau-Fault-Yonne et Bray-sur-Seine, encore à l'étude, ne doit pas être obérée par des projets d'urbanisation ou d'infrastructures.

**Risques souterrains**

La présence d'anciennes carrières souterraines de matériaux de construction (gypse, calcaire, craie...) constitue le principal facteur de risques « mouvements de terrain » en Île-de-France. L'exploitation ancienne du sous-sol francilien a en effet laissé de nombreux vides sur tout le territoire régional. Ce sont des risques bien circonscrits, à condition d'en connaître la localisation, mais dont les coûts de mise en sécurité sont très élevés.

Les risques souterrains et les mouvements de terrain doivent être mieux pris en compte, en fonction de l'état des connaissances disponibles.

La vocation d'espaces verts et de loisirs publics des zones sous-minées (en particulier par d'anciennes carrières de gypse) non urbanisées doit être affirmée dans le cœur d'ag-

**Enjeux - Objectifs**

- amélioration de la connaissance du risque souterrain. Création d'une structure de type Inspection générale des carrières (IGC)

**Zones de risques**

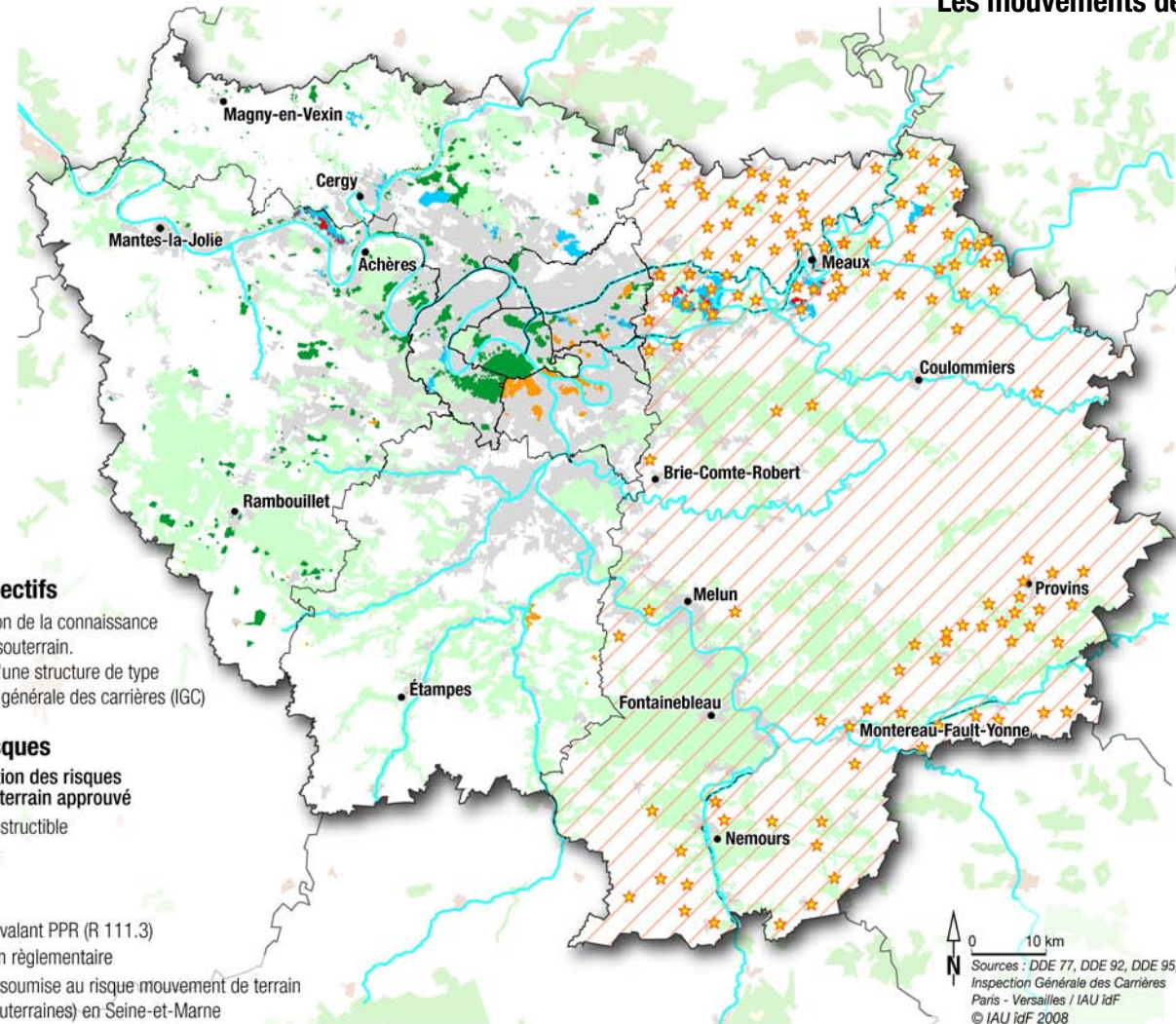
**Plan de prévention des risques**

**Mouvement de terrain approuvé**

- zone inconstructible
- autre zone

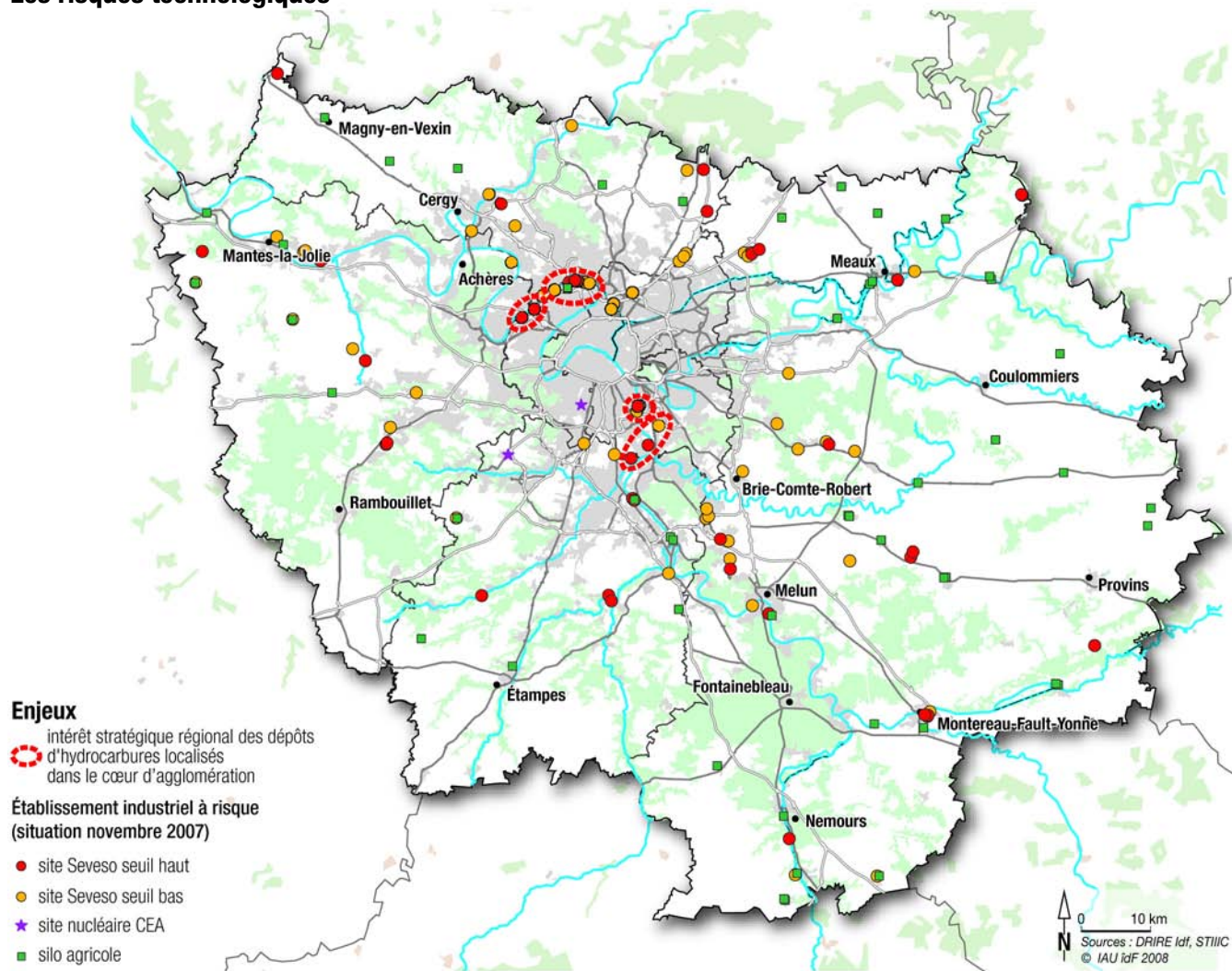
**Autres**

- document valant PPR (R 111.3)
- zonage non réglementaire
- commune soumise au risque mouvement de terrain (cavités souterraines) en Seine-et-Marne



## CARTE THÉMATIQUE

### Les risques technologiques



glomération et dans la ceinture verte, en particulier dans les territoires carencés en espaces verts, comme par exemple la « corniche des forts » de l'Est parisien. ┘

#### Risques technologiques

L'importance dans le fonctionnement métropolitain des installations dites à risques (installations Seveso, installations nucléaires...) doit être reconnue, notamment du point de vue de l'intérêt économique régional d'un certain nombre d'activités industrielles franciliennes. De même, l'acceptabilité du risque doit être développée au vu de l'intérêt stratégique de certains établissements, moyennant des compensations d'aménagements (intégration des équipements, requalification des abords, etc.).

Il s'agit de réduire les enjeux matériels et humains, tout en permettant la poursuite des activités industrielles dans un contexte de pression importante de l'urbanisation.

┘ L'urbanisation nouvelle autour des établissements à risques, y compris les sites logistiques de transfert de marchandises dangereuses, doit être maîtrisée en tenant compte de leurs zones d'effets. Les espaces concernés doivent être réservés à un développement économique compatible, sauf dispositions contraires des plans de prévention des risques technologiques (PPRT). ┘

#### Sites et sols pollués, et risques sanitaires associés

L'Île-de-France est une des trois régions françaises les plus touchées par ce problème, avec Rhône-Alpes et le Nord-Pas-de-Calais.

Deux bases de données nationales ont été constituées, Basol et Basias, cette dernière ayant été précisée en Île-de-France. Elles permettent de recenser des sites effectivement ou potentiellement pollués.

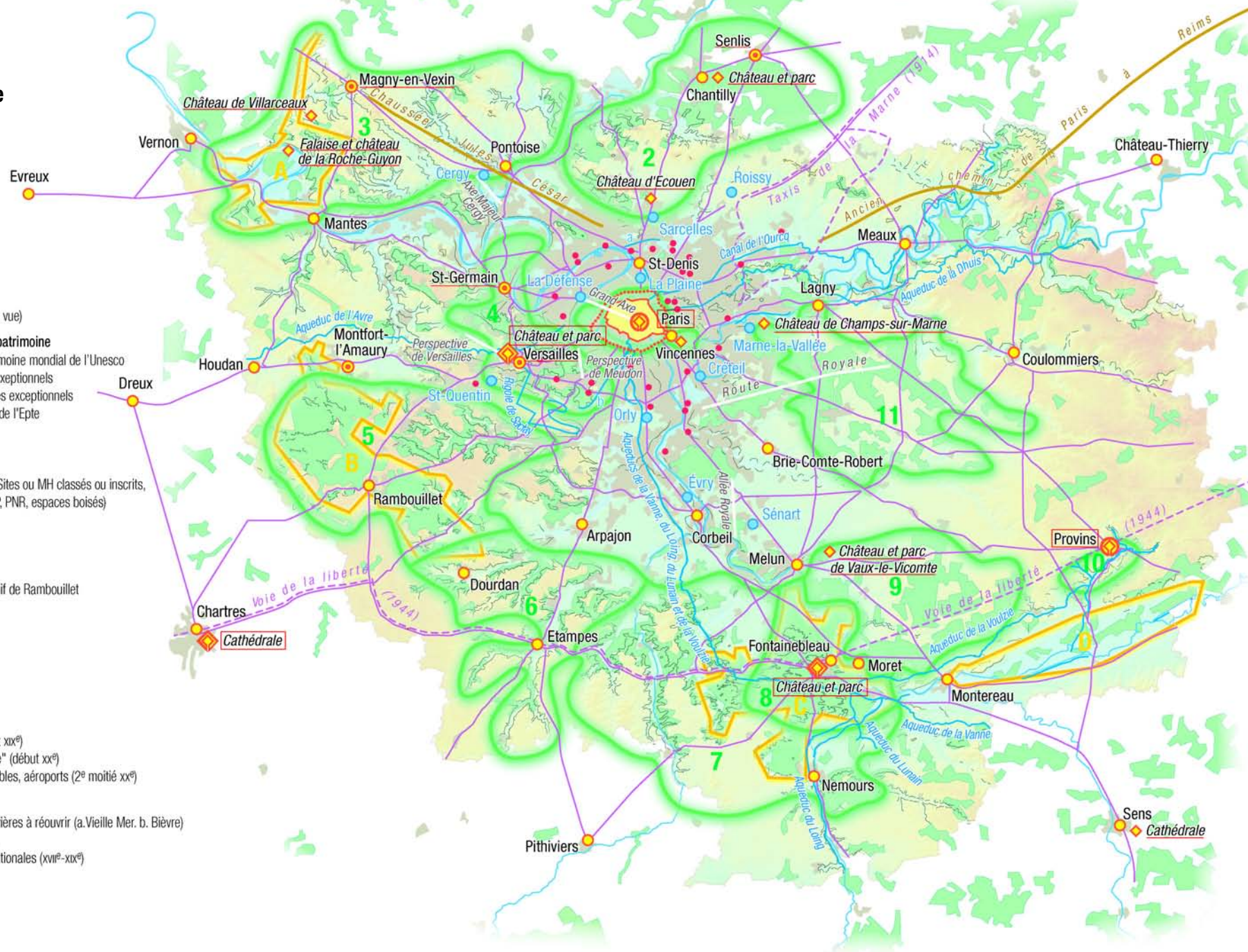
La problématique « sites et sols pollués ou potentiellement pollués » par les activités passées est à intégrer dans l'aménagement, notamment au regard des objectifs de densification de l'agglomération centrale et de reconstruction de la ville sur la ville.

▣ Une utilisation raisonnée de ces sites doit être recherchée en évaluant la compatibilité des usages selon le rapport pollution/coûts de dépollution des sols. ▣

CARTE THÉMATIQUE

Les paysages :  
cohérence, patrimoine  
et identité régionale

- Reliefs et vues**
- Coteaux, crêtes et sommets (lieux visibles de loin, points de vue)
- Reconnaissance et protection du patrimoine**
- ◆ Monuments, quartiers au Patrimoine mondial de l'Unesco
  - ◆ Autres monuments, quartiers exceptionnels
  - ▭ Ensembles naturels et paysages exceptionnels
    - A. Boucle de Moisson et vallée de l'Epte
    - B. Massif de Rambouillet
    - C. Massif de Fontainebleau
    - D. Bassée
  - ▭ Principaux secteurs protégés (Sites ou MH classés ou inscrits, secteurs sauvegardés, ZPPAUP, PNR, espaces boisés)
    1. Paris
    2. Valois, Pays de France
    3. Vexin Français
    4. Domaines royaux
    5. Vallée de Chevreuse et Massif de Rambouillet
    6. Hurepoix
    7. Gâtinais Français
    8. Massif de Fontainebleau
    9. Brie Humide
    10. Provenois
    11. Brie Boisée
- Centres et ensembles bâtis**
- Principales villes historiques (< xx<sup>e</sup>)
  - Cités-jardins et "ceinture rouge" (début xx<sup>e</sup>)
  - Villes nouvelles, grands ensembles, aéroports (2<sup>e</sup> moitié xx<sup>e</sup>)
- Tracés historiques**
- Canaux, aqueducs, rigoles, rivières à réouvrir (a. Vieille Mer. b. Bièvre)
  - Voies romaines et médiévales
  - Grandes routes royales puis nationales (xvii<sup>e</sup>-xix<sup>e</sup>)
  - Perspectives (xvii<sup>e</sup>-xx<sup>e</sup>)
  - Itinéraires historiques



## ■ Préserver, créer et gérer les paysages et le patrimoine pour l'attractivité, l'identité et la qualité de vie

La problématique du paysage, du patrimoine, de la qualité architecturale et urbaine a fortement évolué depuis plusieurs années.

D'une part, le champ du patrimoine s'est élargi, des monuments historiques et des sites à de nouvelles formes de bâti (rural, hospitalier, industriel, habitat social...), aux « paysages culturels » et au patrimoine immatériel.

D'autre part, le patrimoine englobe désormais autant des ensembles (entités, quartiers, tissus constitués) que des éléments individuels. Enfin, la reconnaissance et la gestion des patrimoines culturels, naturels et paysagers sont de moins en moins cloisonnées et concourent à une approche globale.

### Mettre en valeur la structure paysagère héritée de l'histoire et de la géographie

Le paysage de l'Île-de-France est d'une grande qualité, par la lisibilité qu'il donne de la géomorphologie régionale et de l'activité humaine qui l'a façonné : plateaux de grande culture aux horizons lointains, grands massifs forestiers rythmés par des allées en étoile, coteaux boisés, petites vallées au paysage plus compartimenté, grandes vallées témoignant de l'activité et des communications, silhouettes urbaines caractéristiques, créa-

tions paysagères qui mettent en valeur la géographie (parcs, perspectives, berges, etc.).

Mais la valeur des paysages d'Île-de-France va bien au-delà de sites délimités. De nombreuses caractéristiques méritent d'être révélées, même dans des sites appelés à de profondes transformations : formes paysagères rurales, tracés historiques, trames foncières, belvédères.

La structure du paysage d'Île-de-France peut très bien admettre les évolutions imposées par les besoins du développement, à condition de respecter un certain nombre de principes paysagers :

- ▶ identifier et préserver les coteaux, repérer et hiérarchiser les principaux belvédères et les relier par des chemins de crête ;
- ▶ privilégier les formes urbaines qui permettent une meilleure relation à la nature à densité égale, ou à une plus grande densité pour un même accès à la nature ;
- ▶ créer des liens visuels et fonctionnels entre la ville et le fleuve ;
- ▶ restaurer les petits cours d'eau couverts, les canaux et les rigoles ;
- ▶ redonner au réseau des anciennes routes royales puis nationales un rôle structurant de la composition urbaine (entrées de ville, voirie primaire dans l'agglomération) ;
- ▶ préserver des points de vue depuis les routes, autoroutes et voies ferrées.

### Maintenir la cohérence des entités paysagères

Le Schéma directeur identifie quelques dizaines de grandes entités paysagères (cf. carte « Entités paysagères »).

Il s'agit de conduire une réflexion paysagère à l'échelle de ces entités intercommunales, de renforcer la place et l'identité des centres existants, et de traiter les interfaces entre l'espace bâti et l'espace ouvert.

### Reconnaître le patrimoine bâti francilien pour l'intégrer dans la composition urbaine

Le patrimoine bâti francilien peut être classé selon quatre types principaux, au-delà des monuments individuels (dont beaucoup sont protégés) : cœurs de bourg anciens et grandes fermes (les cœurs de bourg, subsistant jusque dans la banlieue dense, forment un maillage sans équivalent sur l'ensemble du territoire, lui conférant une grande cohérence) ; habitat, créateur de formes urbaines et de tissus constitués très originaux, allant des premiers lotissements du XIX<sup>e</sup> siècle aux grands ensembles, en passant par les cités-jardins de l'entre-deux-guerres ; patrimoine industriel, souvent en grand danger ; patrimoine de la modernité (maisons et immeubles d'architecte, créations, matériaux nouveaux...), pas assez reconnu.

Pour ne plus séparer protection et aménagement, il convient d'aller au-delà de la seule valorisation du patrimoine par un usage unique, et d'en faire un outil de développement, de composition, d'aménagement :

- ▶ mettre au point une « préservation dynamique » des formes urbaines constituées, conciliant notamment le respect de la trame foncière et le renouvellement du bâti et des plantations ;
- ▶ veiller particulièrement à la préservation et aux possibilités d'évolution des tissus

urbains continus, particulièrement efficaces en termes de densité et d'urbanité ;

- ▶ prendre en compte la trame foncière des espaces naturels dans les extensions ;
- ▶ intégrer les éléments de patrimoine dans la composition urbaine.

## CARTE THÉMATIQUE

# Les entités paysagères de l'Île-de-France



### Entités

94 limite et numéro d'entité

— limite de sous-entité

### Occupation du sol dominante de l'entité

■ eau, zones humides

■ boisé

■ agricole

■ urbain ouvert, mixte

■ imperméabilisé

■ industrie

■ bâti

### Entités porteuses d'enjeux régionaux

■ sites potentiels de projet de paysage

■ entités du "Site stratégique du fleuve"



### Définition

– Critère paysager : identité liée au relief, à une certaine homogénéité de l'occupation du sol, à des limites, à l'aire d'influence d'un centre, à une histoire commune, souvent à un nom

– Critère fonctionnel : cohérence liée à un usage (agricole, infrastructure), à un bassin de vie urbain ou rural

### Méthode

– Découpage principalement selon la géographie (relief, occupation du sol dominante)

– Limites administratives lorsqu'elles définissent mieux que les limites géographiques les espaces de vie

– Deux niveaux emboîtés : entités et sous-entités






1. Paris
2. Butte de Romainville
3. Confluence Seine-Marne
4. Plateau d'Orly
5. Vallée de la Bièvre urbaine
6. Plateau de Clamart
7. Boucle de Boulogne
8. Plateau de Saint-Cloud
9. Boucle de Gennevilliers
10. Saint-Denis
11. Plaine de France urbaine
12. Butte de l'Aulnay
13. Plaine de Chelles
14. Vallée de la Marne urbaine
15. Marne-la-Vallée aval
16. Vallée du Morbras
17. Plateau Notre-Dame
18. Vallée de l'Yerres urbaine
19. Confluence Seine-Orge
20. Basses vallées de l'Orge et de l'Yvette
21. Triangle vert du Hurepoix
22. Hurepoix
23. Vallée de la Bièvre amont
24. Versailles
25. Coteau de Saint-Germain
26. Boucles de Saint-Germain et Chanteloup
27. Boucle de Montesson
28. Buttes du Parisis
29. Vallée de Montmorency
30. Vallon du Petit Rosne
31. Vieille France
32. Vallon du Crould
33. Plaine de Roissy
34. Plaine de France Est
35. Boucles de Jablines
36. Confluence Marne-Grand Morin
37. Lagny
38. Marne-la-Vallée amont
39. Brie boisée
40. Vallée du Réveillon
41. Plateau de Brie-Comte-Robert
42. Vallée de l'Yerres amont
43. Plateau de Sénart
44. Confluence Seine-Essonne
45. Plateau de Vert-le-Grand
46. Haute vallée de l'Orge
47. Yveline
48. Saint-Quentin-en-Yvelines
49. Plaine de Neauphle
50. Ride de Thoiry
51. Vallée de la Mauldre
52. Plaine de Versailles
53. Plateau de Marly
54. Coteaux d'Orgeval
55. Vallée de la Seine industrielle
56. Butte de l'Hautil
57. Cergy-Pontoise
58. Plaine de Pierrelaye
59. Trois Forêts du Parisis
60. Vallée de l'Oise
61. Vallée de l'Ysieux
62. Forêt de Chantilly
63. Valois
64. Monts de la Goële
65. Multien
66. Meaux
67. Boucles de Montceaux
68. Orxois
69. Vallée de la Marne amont
70. Brie laitière
71. Vallée du Grand Morin
72. Brie de Provins
73. Brie centrale
74. Brie humide
75. Montois
76. Bassée
77. Champagne Sénonaise
78. Confluence Seine-Yonne
79. Gâtinais bocager
80. Vallée du Loing
81. Gâtinais français
82. Massif de Fontainebleau
83. Confluence Seine-Loing
84. Vallée de la Seine à Melun
85. Plaine de Bière
86. Vallée de l'École
87. Plaine de Chevannes
88. Vallées de l'Essonne et la Juine
89. Beauce
90. Drouais
91. Mantois
92. Mantes
93. Boucles de la Seine mantoise
94. Vexin français

## Doter la métropole d'équipements et de services de qualité



### Mettre en cohérence les équipements métropolitains dans l'agglomération

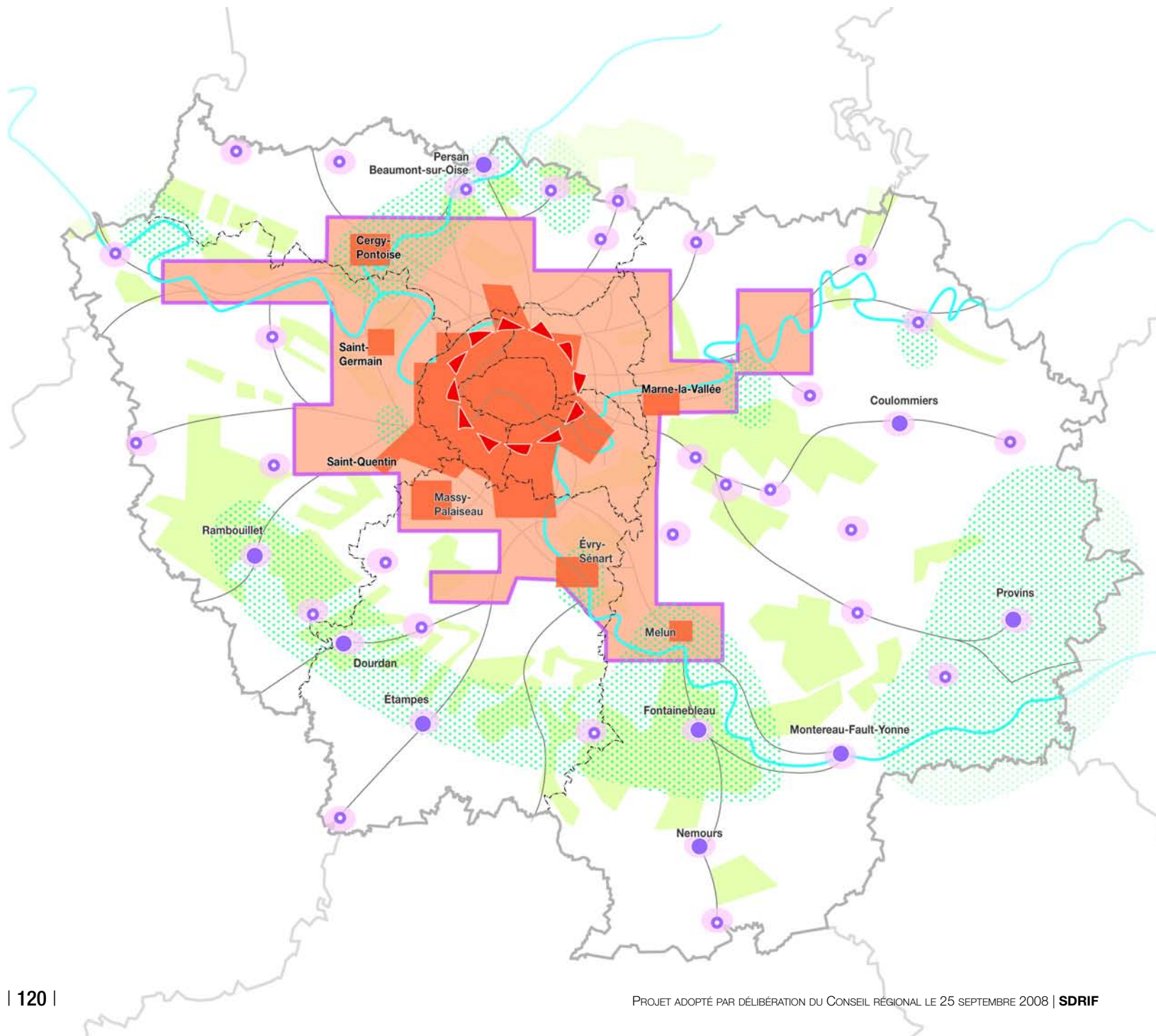
-  conforter l'attractivité internationale du cœur de l'agglomération
-  moderniser et conforter le niveau d'équipement
-  développer l'offre d'équipement existante, notamment au nord et à l'est

### Structurer l'offre d'équipements et de services

-  renforcer et développer les pôles de rayonnement intermédiaire
-  conforter les pôles ruraux
-  promouvoir les territoires à enjeux touristiques et de loisirs

### Densifier l'offre d'équipements de proximité

-  au sein de l'agglomération parisienne
-  hors agglomération parisienne



## 2.5 Doter la métropole d'équipements et de services de qualité

Qu'ils soient structurants ou de proximité, les équipements et services (de santé, sociaux, culturels, de formation, commerciaux...) contribuent à la qualité de l'offre urbaine, à l'animation de la vie des quartiers. Éléments de cohésion sociale, ils permettent de réduire les inégalités et d'améliorer la solidarité. Les plus importants d'entre eux participent au rayonnement international de l'Île-de-France et, à l'échelle de l'espace régional ou du bassin de vie, structurent le territoire, confortent certaines polarités et contribuent à résorber certains déséquilibres spatiaux, notamment au travers de l'accès pour tous à l'ensemble des services publics.

Par une localisation pertinente, dans un objectif de rééquilibrage territorial, les équipements et services peuvent renforcer la robustesse de la région, y compris lorsqu'il s'agit d'équipements et services parfois moins bien perçus par les populations, mais toutefois indispensables au bon fonctionnement de la cité (équipements et services de collecte et de tri des déchets et des rejets).

### ■ Développer et hiérarchiser les équipements et les services dans la perspective d'un aménagement durable

Les équipements et services, de proximité ou de rang régional et interrégional, jouent un rôle structurant pour l'aménagement de l'espace. Ils constituent un axe fort du projet spatial à double titre. Ils sont un corollaire essentiel de la densification et contribuent fortement au renforcement du polycentrisme régional. Toutefois, leur implantation nécessite une réflexion à l'échelle régionale afin de disposer d'une offre équilibrée sur l'ensemble du territoire. En effet, selon leur localisation, ils peuvent conforter ou au contraire déstabiliser des centres urbains. De plus, ils engendrent des déplacements nombreux et sont souvent très consommateurs d'espace.

Du fait de l'importance des équipements dans la mise en œuvre du projet d'aménagement du schéma directeur, il est essentiel de créer des équilibres dans l'offre d'équipements et de services sur l'ensemble du territoire francilien afin de mieux répartir les conditions de l'attractivité. Toutefois, la création de ces équilibres ne se réduit pas à la simple implantation des équipements, mais aussi à leur accompagnement par des services, une animation, un environnement qui les rendent proches et praticables pour tous les Franciliennes et Franciliens.

D'autre part, dans la perspective d'un aménagement durable et pour renforcer la cohésion

sociale, il est important de développer, de hiérarchiser et rationaliser cette offre en s'appuyant sur quelques principes forts : réduction des carences et des disparités, proximités, polyvalence, accessibilité en transports collectifs des équipements, localisation économe d'espace et d'énergie.

#### Privilégier la réduction des inégalités territoriales

Depuis quatre décennies, le nombre d'équipements mis à disposition des Franciliennes et Franciliens s'est considérablement accru, qu'il s'agisse d'équipements sportifs, d'établissements d'enseignement, de structures sanitaires et sociales ou encore d'équipements culturels, commerciaux... Dans certains domaines, cet effort a contribué à rééquilibrer l'offre au sein de la région. Cependant, disparités et carences demeurent.

#### Privilégier l'implantation des nouveaux équipements dans les secteurs carencés

Certains secteurs géographiques présentent encore un niveau d'équipement insuffisant (accès à la formation, à la culture, à l'offre de soins, aux espaces verts ou encore aux commerces de base, etc.). Les inégalités d'accès se conjuguent souvent avec des inégalités sociales (quartiers en difficultés, etc.) ou concernent des territoires excentrés (certaines urbanisations nouvelles, territoires ruraux, etc.). Ces secteurs impliquent une attention particulière, tant pour les actions de programmation et d'accès aux équipements que pour le maintien des services publics en place.

L'implantation d'équipements et de services

structurants (pôle hospitalier, pôle d'enseignement, centre de formation, etc.) susceptibles de contribuer au rayonnement de l'Île-de-France doit avoir un effet moteur sur le développement du territoire qui les accueille.

La localisation des grands équipements doit contribuer au rééquilibrage des territoires, et doit permettre de redynamiser l'image de secteurs géographiques en « décrochage » et de créer de la valeur foncière sur des sites peu attractifs.

#### Conforter l'armature de pôles de services d'échelle régionale

Les pôles de services d'échelle régionale seront confortés par une offre diversifiée, commerciale et de services dans le cadre de projets urbains de qualité valorisant le caractère patrimonial et historique, le cas échéant. Sont concernés dans l'agglomération centrale : Paris, Nanterre-La Défense, Cergy-Pontoise, Poissy, Les Mureaux, Le Mantois, Saint-Denis-Plaine Commune, Le Bourget-Roissy, Bobigny, Noisy-le-Grand-Val de Fontenay, Marne la Vallée, Créteil-Plaine centrale, Seine-Amont, Orly-Rungis, Sénart-Melun Val de Seine, Évry, Vallée scientifique de la Bièvre, Massy-Palaiseau-Saclay, Issy-Boulogne, Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines. Hors agglomération centrale, il s'agit des pôles de centralité à conforter qui figurent sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

#### Assurer l'accessibilité des équipements et services à l'ensemble de la population

La réduction des carences et la mise en cohé-

rence de l'offre passent aussi par l'amélioration de la desserte par les transports collectifs des équipements et des pôles de service existants : création de transports collectifs en site propre (TCSP) ou de lignes de bus, organisation des rabattements sur les gares et les stations de métro, développement du maillage des liaisons douces, par exemple entre la station de transports collectifs et les équipements et entre les équipements eux-mêmes (par exemple, les bases de loisirs).

▮ **Les nouvelles implantations doivent se faire prioritairement sur des sites bien desservis en transports collectifs et en circulations douces (privilégier les quartiers de gare, par exemple).** ▮

La création de parcs à vélos sécurisés sera encouragée dans ce cadre. Il s'agira à la fois de s'appuyer sur des polarités de services existantes ou de renforcer des polarités émergentes ou à venir.

Lorsqu'elle est inévitable, la création de parcs de stationnement doit être envisagée avec discernement pour quelques équipements (certains hôpitaux, certaines bases de plein air et de loisirs) dont la localisation participe au rééquilibrage territorial de l'offre, pour en élargir l'aire d'influence.

En complément de la desserte par les transports collectifs, il faut créer une offre de logements adaptée à proximité des grands équipements (logements étudiants près des universités, logements pour le personnel de santé près des hôpitaux, etc.) ou à proximité d'équipements dont l'implantation ne peut être démultipliée sur le territoire (internats dans certains lycées ou écoles spécialisées, etc.).

Contribuer à rendre les équipements et services accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite est primordial. Cela passe certes par l'accessibilité à la voirie et aux systèmes de transports collectifs, mais également par l'accessibilité aux bâtiments, comme le prévoit la loi, soit par la prise en compte de ces populations dans la conception en amont des nouveaux équipements, soit par l'amélioration du parc d'équipements existant. Cela passe également par la poursuite du développement de l'accès aux technologies de l'information et de la communication.

#### **Accompagner les nouvelles opérations d'urbanisation**

Pour toute opération d'urbanisation d'une certaine envergure, qu'elle relève du renouvellement urbain ou de nouvelles extensions, il faut envisager la programmation des équipements et services nécessaires à la population qui réside, étudie ou travaille sur place.

#### **Gérer « durablement » les équipements et les services, rechercher des localisations économes en espace et en énergie**

La prise en compte du développement durable pour les équipements est un enjeu majeur, pour les projets à venir ainsi que pour les équipements déjà en place, construits à des périodes où l'urgence des problématiques environnementales n'était pas perçue de manière aussi aiguë.

▮ **L'intégration environnementale des grands équipements doit être assurée afin de minimiser les impacts sur l'eau, l'espace, l'énergie**

**ainsi que la production de déchets, et afin de réduire leur impact visuel sur le paysage.** ▮

#### **Économiser la consommation d'espace en augmentant la densité**

Dès que l'on s'éloigne du cœur d'agglomération, les opérations d'équipements ont tendance à être plus extensives.

▮ **Pour les opérations d'équipements, la densification de l'existant est à privilégier par rapport à des extensions nouvelles (zones commerciales, sites universitaires).** ▮

De même, une certaine polyvalence est à rechercher : des structures plus souples, réversibles et modulables permettraient une meilleure adaptation des équipements aux évolutions des pratiques.

#### **Prendre en compte de nouvelles proximités**

Afin de réduire les inégalités d'accès aux équipements, il faut privilégier et rechercher des implantations nouvelles, autres que le seul cadre résidentiel : lieux de regroupement et de transit quotidiens de la population, comme les gares, lieux de formation, lieux de travail en les ouvrant sur la ville et le quartier. Par ailleurs, le développement d'un réseau cohérent d'installations techniques est nécessaire au bon fonctionnement à long terme de l'agglomération et de la région. Pour un meilleur service, il est nécessaire que ces installations soient placées au plus près des lieux de consommation (eau potable, énergie, matériaux) et de production de rejets solides et liquides (pour permettre le traitement près de la source), en particulier au sein de l'agglomération centrale.

Le rejet systématique de ces équipements en périphérie va à l'encontre du principe de proximité, en particulier de la gestion au plus près de la source, et constitue une forme d'étalement urbain qui doit être évitée.

Les espaces dédiés à ces installations devraient permettre de faciliter, entre autres, tant des évolutions futures vers des techniques plus extensives et écologiques (par exemple tri, compostage, maturation, lagunage...) que des aménagements répondant aux attentes des populations quant à la qualité et l'intégration des équipements publics.

▮ **Les terrains d'emprise affectés aux services urbains (équipements d'assainissement, de production et d'alimentation en eau potable, de valorisation, de recyclage et/ou d'élimination des déchets ; sites et plates-formes logistiques portuaires et/ou ferroviaires, ou souterrains pour les déchets, les matériaux, l'énergie...) doivent être conservés à ces usages, sauf si une relocalisation s'avère absolument nécessaire ou plus efficace par rapport au service rendu et au bilan écologique.**

**Il faut prévoir, en fonction des besoins, les réserves foncières pour l'extension des installations ou l'implantation d'équipements complémentaires permettant d'en accroître les performances au profit d'un meilleur fonctionnement des unités.** ▮

## ■ Du haut débit au très haut débit numérique

Dans un contexte où l'explosion des besoins en matière de haut débit s'accompagne d'une perception de plus en plus aiguë du handicap que représente l'absence d'une offre diversifiée et bon marché sur les territoires, l'aménagement et l'attractivité numérique du territoire constituent une préoccupation régionale majeure.

### L'aménagement numérique du territoire est un enjeu majeur

Les réseaux de télécommunication ont un effet direct sur la structuration des territoires, l'organisation et la performance des activités. Ils constituent un service à la population et au tissu économique et sont aujourd'hui une des conditions du bon fonctionnement des équipements structurant le territoire (enseignement supérieur, innovation et activités économiques, santé, culture, tourisme, etc.). Ils sont caractérisés par une évolution permanente de leur technologie et performance.

La région est aujourd'hui relativement bien dotée en termes de services et d'infrastructures ; la couverture moyen débit par la desserte ADSL est effective sur la grande majorité du territoire francilien, les réseaux câblés desservent près de 3,5 millions de foyers.

Toutefois, l'évolution permanente, constatée à l'échelle mondiale, vers le haut, puis le très haut débit, peut constituer pour l'Île-de-France un facteur majeur d'accroissement des disparités territoriales, économiques, générationnelles et sociales.

Il existe déjà un déséquilibre spatial entre le cœur d'agglomération qui possède une offre de réseaux et de services performante caractérisée par une forte intensité concurrentielle et les zones périphériques et rurales qui ont accès à une offre le plus souvent moins performante et variée.

Dans ce contexte, le déploiement de réseaux de collecte neutres et ouverts à tous les opérateurs doit être mené à bien pour chaque département, de même que l'équipement en fibre optique de la totalité des zones d'activités.

### Accroître le potentiel numérique par la généralisation du très haut débit

Le déploiement progressif d'une infrastructure capillaire à très haut débit (desserte optique) sur l'ensemble du territoire régional devra être assuré. Il s'agit d'un enjeu majeur, aussi bien en matière de compétitivité du fait de l'émergence de services à forte valeur ajoutée que de lutte contre les inégalités territoriales. L'action publique sera menée en complément des initiatives privées et en proportion des difficultés de rentabilité des zones desservies. La fibre optique est le seul support offrant toutes les garanties de pérennité face à l'accroissement incessant des capacités de transmission, elle constitue l'ossature de base de l'aménagement numérique à très haut débit, complétée naturellement par les technologies hertziennes.

La desserte optique généralisée permet l'accès des entreprises, des particuliers et des équipements collectifs au très haut débit, ceci implique la généralisation du précâblage

en fibre optique des bâtiments à construire et par un plan progressif de câblage des bâtiments existants en systématisant la recherche de mutualisations.

Les départements et ponctuellement les structures intercommunales sont une échelle privilégiée pour le déploiement de telles opérations.


**CARTE THÉMATIQUE**  
**Les équipements**  
**commerciaux en 2006**


 Pôle commercial de rayonnement international

**Centre commercial**


-  niveau régional
-  niveau intermédiaire
-  ouvert depuis 2000

 noms des principaux centres commerciaux

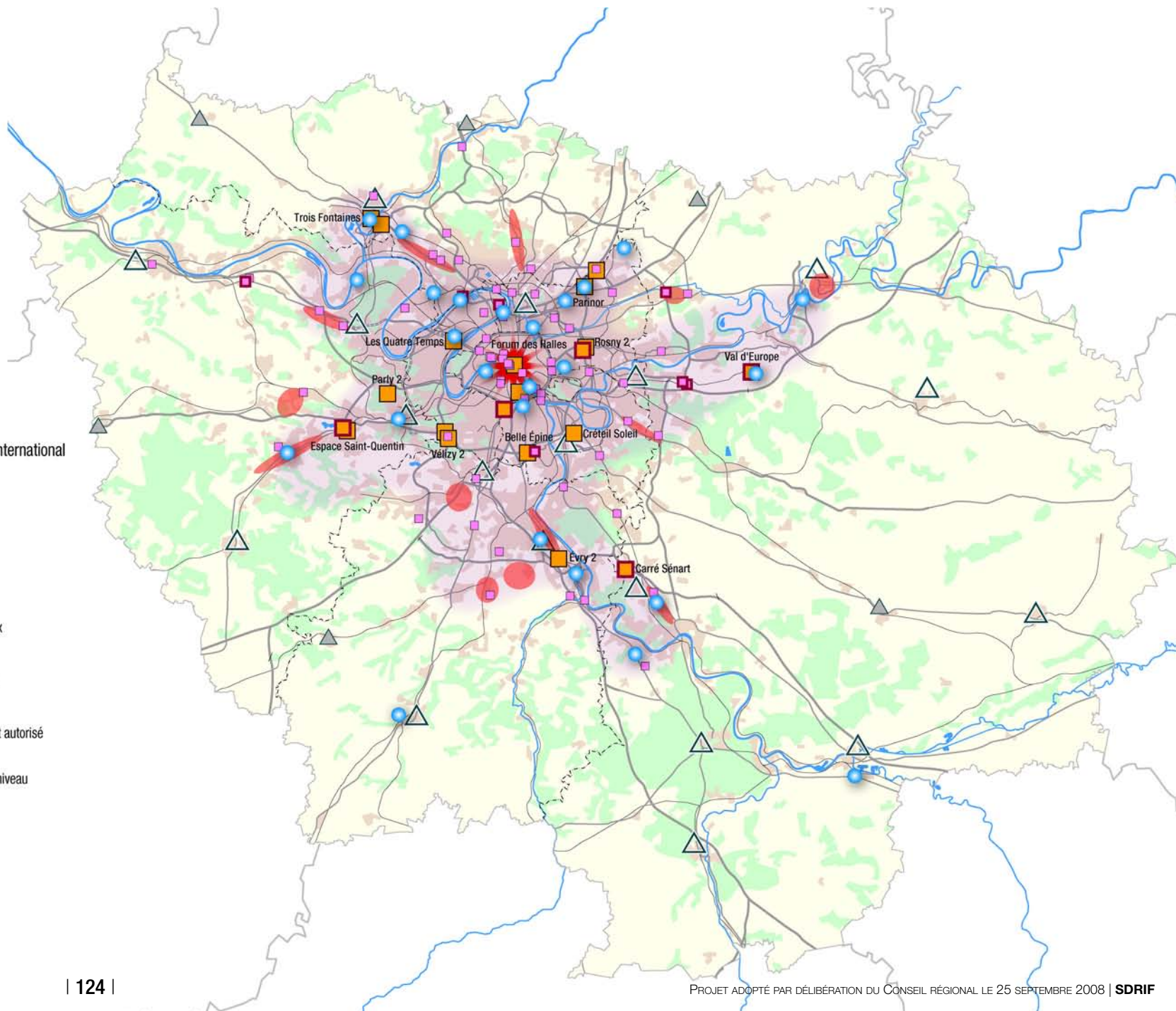
 principale zone commerciale à dominante grands commerces à requalifier

 principal équipement commercial en projet autorisé (opérations de plus de 10 000 m<sup>2</sup>)

 territoires à enjeux : nombreux projets de niveau régional et/ou intermédiaire à l'étude

 centre urbain à conforter

 pôle de l'espace rural à renforcer



## ■ Commerce

Le commerce joue un rôle majeur dans l'attractivité de l'Île-de-France. Par l'importance, la diversité et le caractère innovant de son appareil commercial, la capitale occupe une place prépondérante et rayonne à une échelle régionale, nationale et internationale.

La répartition spatiale des implantations commerciales représente un enjeu en termes d'aménagement du territoire. En effet, dans un contexte général d'une offre globalement satisfaisante à un niveau régional, notamment au regard de la mobilité croissante des personnes, des contraintes énergétiques, des situations de déséquilibres persistent et on constate des déficits de dessertes de proximité dans les territoires hors agglomération et les plus fragilisés.

Les grandes surfaces continuent de gagner des parts de marché au détriment du commerce de proximité. Elles s'implantent trop souvent dans des zones commerciales peu denses, mal desservies, en périphérie des centres-villes. Elles génèrent des trafics routiers importants, des nuisances pour l'environnement et affaiblissent souvent les centres urbains.

Face au développement du commerce organisé, la diversité des formes de commerce, source de richesse pour la ville, tend à s'amoindrir d'autant plus que la question de la transmission des commerces indépendants et de l'artisanat commercial se pose de manière cruciale.

Un maillage commercial équilibré à l'échelle des bassins de vie doit être recherché pour

satisfaire les besoins de proximité et de qualité de vie quotidienne. La priorité est de redynamiser les polarités commerciales dans l'ensemble des centres urbains, en y améliorant notamment la qualité et la diversité de l'offre commerciale. Concernant les grandes surfaces, le défi est de parvenir à requalifier, restructurer le parc existant (centres commerciaux anciens, zones commerciales), à mieux orienter les nouvelles implantations en privilégiant leur réinsertion dans la ville et en limitant leur développement en continu le long des grands axes routiers.

### Favoriser une organisation hiérarchisée de l'offre commerciale

Les fréquences d'achat des consommateurs, du quotidien à l'exceptionnel, de même que les déplacements qu'ils effectuent et les distances qu'ils parcourent pour s'approvisionner, varient selon la nature des achats. Le maillage commercial des territoires doit répondre à ces différents niveaux de besoins, à des échelles de territoires adaptées à ces pratiques.

### Garantir l'accès des populations à une offre commerciale de proximité

▮ L'offre de proximité, destinée à satisfaire prioritairement les besoins quotidiens, doit être créée, maintenue et développée dans les espaces résidentiels, mais aussi dans les zones d'emplois et éventuellement dans les lieux de transit des populations. Elle doit être adaptée à la nature et à l'importance de la chalandise ou des flux à desservir. Si une réponse ne peut être donnée sur place, on

doit procurer aux populations concernées les transports collectifs pour accéder à cette offre. ▮

Dans les villages du secteur rural, la rentabilité économique rend difficile l'implantation de commerces et de services. Il convient de favoriser la mise en place de pôles multiservices (associant commerces et services publics) et d'assurer l'accessibilité aux pôles de services les plus proches.

Dans les quartiers sensibles, cette offre doit être développée et adaptée.

Enfin, les grands pôles commerciaux parisiens à fort potentiel d'attractivité, de même que les centres urbains, doivent être confortés et renforcés.

### Maîtriser et orienter les implantations commerciales

Les implantations des pôles commerciaux qui répondent à des besoins plus occasionnels pour les consommateurs doivent répondre aux objectifs d'aménagement durable du territoire régional et conforter une organisation urbaine hiérarchisée. En particulier, les politiques d'équipement commercial veilleront à ne pas s'opposer ou ne pas fragiliser le maintien ou la revitalisation de l'activité commerciale au cœur des centralités urbaines qui doivent accompagner le renouvellement urbain.

▮ La requalification des équipements commerciaux, sous réserve que leur insertion et leur localisation soient adaptées, doit être préférée à la réalisation d'une opération nouvelle, ceci afin d'empêcher le développement de friches commerciales.

Les implantations diffuses, en particulier le long des axes routiers doivent être évitées et la multiplication des zones commerciales enrayée. Les implantations nouvelles seront donc orientées vers les zones existantes et déjà dédiées aux commerces, ce qui devrait participer à l'objectif de densification et de requalification. Les nouvelles implantations dont la nature ou l'importance viendraient nuire au bon fonctionnement d'un pôle urbain limitrophe (dévalorisation commerciale par exemple) doivent être évitées. ▮

### Promouvoir un commerce plus respectueux de l'environnement

La limitation de la consommation d'espaces, la maîtrise des flux routiers, le respect de la qualité environnementale sont les principes qui doivent orienter les choix de localisation des commerces en Île-de-France.

Le maintien et le développement du commerce de proximité doit être une priorité car, il limite, voire supprime les besoins en déplacements motorisés, participant ainsi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La gestion des déplacements vers les équipements commerciaux, en particulier ceux qui disposent d'une vaste aire de chalandise, doit être améliorée en évitant le recours systématique à la voiture, tant pour les clients que pour le personnel qui y travaille, en rationalisant la chaîne logistique (approvisionnement des magasins).

▮ Pour toute création et extension d'un ou plusieurs magasins de commerce de détail d'une surface égale ou supérieure à 6000 m<sup>2</sup>, une desserte adaptée sera exigée afin de per-

mettre à une part significative de la clientèle une accessibilité en transports collectifs et en modes doux. ┘

Conjointement, la consommation d'espace par les équipements doit être diminuée, la qualité environnementale des opérations améliorées et les espaces commerciaux existants requalifiés.

## ■ Déchets

La production de déchets en Île-de-France est la plus élevée de France par habitant, dans un espace régional restreint. La première priorité est donc la prévention, c'est-à-dire la réduction du volume des déchets produits. La seconde priorité est le développement maximal des filières de recyclage. Cependant, le volume important des déchets produit en Île-de-France ne manque pas de poser la question de la place nécessaire à la gestion de ces déchets dans l'espace métropolitain. Cela peut impliquer le maintien et l'adaptation des capacités de traitement, d'autant plus cruciales pour accompagner la croissance de l'Île-de-France.

┘ L'objectif global de gestion écologique implique notamment de prévoir les espaces nécessaires, dans le cœur d'agglomération, pour l'accueil des équipements de collecte et de traitement des déchets (ménagers et assimilés, BTP) sous forme d'équipements fixes ou mobiles (plates-formes de regroupement et de tri des déchets du BTP, réseaux, déchèteries, sites de valorisation des mâchefers, etc.).

Les capacités d'enfouissement pour les déchets dangereux et non dangereux sont à préserver. La réservation d'espaces fonciers doit être privilégiée au voisinage des centres d'enfouissement technique (CET) existants pour permettre leur extension, dans la mesure où les conditions hydro-géologiques locales s'y prêtent. L'implantation de nouveaux CET de classe I ou II peut être permise en cas de besoin, en veillant pour ces derniers à améliorer la répartition régionale actuelle et à respecter le principe de proximité autant que faire se peut. ┘

## ■ Sport

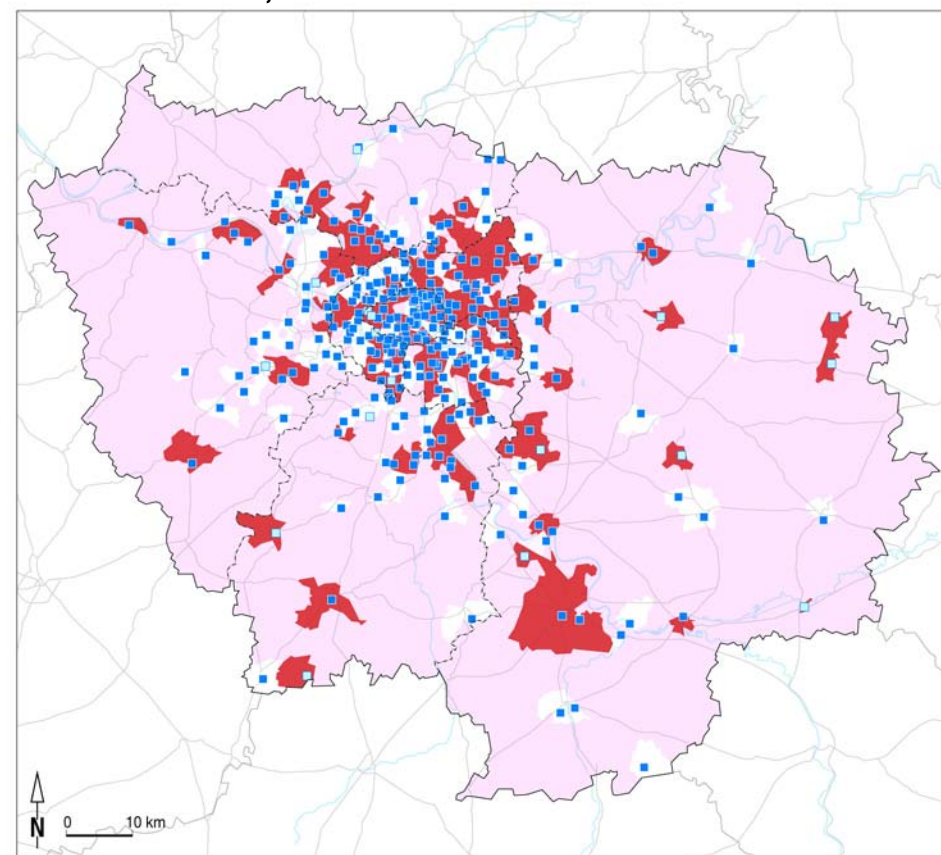
Avec 4,6 millions de Franciliens de plus de 15 ans qui pratiquent régulièrement du sport (enquête 2007), l'Île-de-France peut être classée parmi les régions sportives. En revanche, les conditions de cette pratique sont à améliorer. L'Île-de-France présente en effet un déficit marqué en installations sportives, avec un taux d'équipement par habitant parmi les plus bas de France. Même si ce taux recouvre une réalité complexe, sa faiblesse laisse entrevoir le potentiel de développement de la pratique sportive si la région améliorait son offre, tant sur le plan des équipements de proximité que sur celui des équipements de haut niveau.

## Compléter le réseau des grands équipements métropolitains

L'Île-de-France concentre un grand nombre d'installations sportives de rang national et

### CARTE THÉMATIQUE

## La natation scolaire, de nombreux territoires en difficultés



- territoire déficitaire (m<sup>2</sup> bassin insuffisants)
- territoire sans piscine
- territoire en mesure d'accueillir leurs scolaires
- plein air
- piscine avec au moins un bassin couvert



international, mais des carences persistent. Sept grands équipements sportifs doivent être réalisés afin de maintenir la région dans le réseau des grandes compétitions :

- ▶ un vélodrome couvert (Saint-Quentin-en-Yvelines) ;
- ▶ un centre aquatique olympique (Aubervilliers) ;
- ▶ une base nautique de haut niveau (Vaires-sur-Marne) ;
- ▶ la restructuration du stade de football Duvauchelle (Créteil) ;
- ▶ deux grands équipements sportifs localisés au nord et au sud de la Seine-et-Marne ;
- ▶ un centre de tir.

Enfin, il convient de s'interroger sur l'obsolescence d'ici 2030 de certains grands équipements existants déjà anciens, à l'exemple du Palais omnisports de Paris-Bercy (POPB), et sur les solutions à envisager pour les maintenir à un haut niveau, les remplacer ou les compléter par d'autres équipements.

### Améliorer et rééquilibrer l'offre intermédiaire de niveau régional

L'Île-de-France détient plusieurs centres destinés à la formation des cadres sportifs et des athlètes franciliens de haut niveau. Néanmoins, ces centres, qu'ils soient dédiés à une discipline ou qu'ils soient pluridisciplinaires, ne suffisent plus à répondre à la demande. La création d'établissements régionaux supplémentaires est donc indispensable. Ils doivent être implantés dans un secteur géographique bien desservi, de préférence dans un département non pourvu à ce

jour afin de procéder à un rééquilibrage de l'offre. Parmi d'autres, un équipement de formation et de recherche en partie dédié à l'athlétisme pourrait être envisagé au nord de la Seine-et-Marne.

L'Île-de-France possède une grande salle sportive et culturelle de 12 000 places (POPB), de nombreuses salles offrant entre 1 000 et 3 000 places (la majeure partie en cœur d'agglomération) et, enfin, un nombre restreint de salles de 3 000 à 5 000 places, mais aucune salle d'une capacité comprise entre 6 000 et 10 000 places, ce qui constitue un manque pour l'organisation de compétitions de nombreuses disciplines sportives. Il convient d'étudier l'opportunité de l'implantation d'une salle de cette capacité en Île-de-France. Elle pourra être envisagée aux franges de l'agglomération pour conforter un pôle urbain comportant une bonne desserte en transports collectifs.

La vocation sociale des bases régionales de plein air et de loisirs contribue largement à favoriser l'accès du plus grand nombre aux activités de sports, de loisirs, de tourisme.

À ce titre, la totalité de leur emprise, même non encore aménagée, doit être conservée à cette destination. Il convient d'y autoriser de façon limitée, la possibilité de création d'installations sportives, de loisirs et culturelles ainsi que des capacités d'hébergement, et ce, dans le cadre contraint de leur vocation initiale « espace libre, animé, ouvert à l'ensemble de la population qui offre à ses usagers les possibilités d'expression les plus variées permet-

tant la détente et la pratique d'activités sportives, culturelles de plein air et de loisirs dans un cadre naturel préservé du bruit ». ▬

Il faut également étudier la création d'une nouvelle base de plein air et de loisirs régionale, de préférence dans le faisceau nord-est de l'Île-de-France, secteur carencé en espaces verts.

En effet, la rareté de ces grands espaces qu'offrent les bases justifie des orientations qui préservent le caractère naturel des lieux, mais ne doit pas conduire à interdire toute évolution leur permettant d'accueillir un public plus nombreux par une meilleure accessibilité en transports collectifs et circulations douces.

Un parc interdépartemental de loisirs nautiques sur le petit bras de l'Île-Saint-Denis viedra, par ailleurs, compléter les équipements de loisirs sportifs et touristiques d'intérêt régional.

### Corriger les disparités territoriales de l'offre de proximité

L'Île-de-France présente un déficit en installations sportives plus marqué pour certains territoires (Paris, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne, territoires ruraux, etc.).

En outre, si des efforts importants ont été réalisés depuis la fin des années 1980 pour la réhabilitation du parc existant, celui-ci reste en grande partie obsolète. La région doit rattraper un niveau d'installations sportives et de loisirs en regard des besoins des populations qui résident, travaillent et étudient en Île-de-France. Ce rattrapage à la fois quantita-

tif et qualitatif doit être mieux adapté à la pluralité des pratiques et des pratiquants, soucieux de l'environnement, et corriger les inégalités territoriales d'équipements au sein de la région, notamment au bénéfice des territoires en décrochage. La construction d'équipements permettant la pratique de sports différents et/ou, pour un même sport, un large éventail de pratiques (compétition, entraînement, loisirs) est un moyen pour mieux optimiser l'offre.

Par ailleurs, certains équipements existants mais sous-utilisés (stade de Bondoufle, Grand dôme de Villebon-sur-Yvette, vélodromes, etc.), voire fermés (École interarmées des Sports, stade Yves du Manoir, etc.) mériteraient soit d'être renforcés, soit de conserver une vocation sportive ou de loisirs. Il convient d'être vigilant sur la reconversion possible du patrimoine sportif et vacancier appartenant aux grandes entreprises (EDF-GDF, RATP, SNCF, etc.) situé en Île-de-France.

## ■ Tourisme et loisirs

L'Île-de-France est la première destination touristique mondiale ; elle reçoit chaque année 44 millions de visiteurs. On peut envisager d'ici 2020 dix millions de touristes supplémentaires.

Les activités touristiques constituent un important gisement d'emplois et participent de la dynamisation des territoires (plus de 500 000 emplois directs et induits en Île-de-France ; 10 000 emplois nouveaux par an, soit 10 % du PIB régional).

L'art de vivre « à la française » attire de nombreux visiteurs étrangers, qui se concentrent à Paris et dans quelques sites emblématiques (Versailles, Provins...). Ils partagent une vision traditionnellement axée sur l'histoire et le patrimoine artistique de la ville-centre, qu'il convient désormais de dépasser afin de promouvoir des pratiques plus diversifiées. Il est donc nécessaire d'allier préservation de l'attractivité touristique francilienne et diversification des flux vers des pratiques alternatives et d'autres lieux de culture, plus contemporains et/ou hors de Paris.

### Conforter le dynamisme touristique en Île-de-France

Traditionnellement concentré à Paris, le tourisme en Île-de-France doit désormais se fonder sur une complémentarité des territoires. La pluralité et la diversification des lieux de tourisme participent du dynamisme économique local et d'un projet global de développement local (accessibilité, offre culturelle locale, événements, commerces, structures

d'hébergement...).

Le tourisme est aujourd'hui un outil d'aménagement et de développement durable des territoires. Ainsi la promotion de ce dernier doit se faire en lien avec le Schéma régional du tourisme qui définit des pôles touristiques régionaux : il s'agit pour ces territoires d'être attractifs non seulement auprès des clientèles étrangères et provinciales, attirées en premier lieu par Paris, mais également auprès des Franciliens eux-mêmes, très attirés par les départements et régions limitrophes.

Les pôles touristiques régionaux seront donc les territoires privilégiés pour le développement d'une offre nouvelle d'équipements touristiques, notamment hors de l'agglomération centrale, en lien avec une accessibilité en transports collectifs renforcée des sites existants ou à créer.

Le succès de l'événementiel est tel (grandes expositions, foires, fêtes et manifestations spontanées) que de nouveaux grands équipements conjuguant culture, loisirs, sports et commerces comme ceux, déjà existants, du Val d'Europe ou du Carré Sénart sont à prévoir.

Les bases de plein air et de loisirs, au-delà de leur rôle en matière de tourisme social, sont des équipements phares quant à l'offre touristique et de loisirs à destination des Franciliens. Leurs capacités de développement de nouvelles activités ou de nouveaux équipements internes doivent être soutenues. Leur accessibilité en transports collectifs doit être renforcée.

Enfin, le développement touristique de la

région Île-de-France pourra être conforté par la réalisation d'un certain nombre d'équipements structurants, notamment culturels, ou par la mise en valeur des éléments patrimoniaux franciliens, notamment les châteaux (Fontainebleau, la Roche Guyon, etc.).

### Encourager le développement des loisirs pour les Franciliennes et Franciliens

Une meilleure connaissance, par les Franciliens, de leur région est une condition nécessaire à la réappropriation de leur environnement et à l'approfondissement des solidarités territoriales. Elle participe, en outre, au développement harmonieux des pratiques de loisirs et de tourisme. L'amélioration de la desserte des sites constitue un défi majeur à cet égard.

Les trois parcs naturels régionaux actuels (Vexin français, Haute vallée de Chevreuse, Gâtinais) et le parc naturel interrégional (Oise Pays de France), auxquels viendront s'ajouter les deux futurs parcs du Bocage gâtinais et de la Brie et des deux Morin, sont de véritables atouts pour le tourisme francilien en termes de valeur paysagère et patrimoniale.

L'exigence d'un développement régional durable favorise la valorisation de nouvelles formes de tourisme. Cela passe par :

- un tourisme social facilitant l'accueil de l'ensemble des populations en difficultés physiques ou sociales, dont les bases de plein air et de loisirs constituent un outil efficace, valorisant en outre les mémoires sociales de la banlieue autour d'équipements culturels novateurs ;

- ▶ un « tourisme vert » encore largement inexploité : certains territoires fondent leur image autour de leur identité culturelle (Vallée des Impressionnistes,...) ; le cyclo-tourisme peut s'appuyer sur le futur réseau structurant et maillé des itinéraires cyclables ; le développement de sentiers de randonnées doit également être encouragé ;
- ▶ un tourisme fluvial : le fleuve est un site stratégique, en prise directe avec les régions limitrophes. Portes d'entrée de l'Île-de-France, de nouvelles infrastructures fluviales auront pour objet de favoriser la mise en réseau d'équipements de tourisme. La mise en valeur du fleuve permet la diffusion des flux touristiques dans l'ensemble de la région et constitue donc un tremplin pour le développement d'une offre de loisirs structurée ;
- ▶ un tourisme culturel et industriel fondé sur la réhabilitation de sites industriels et conforté par la réalisation de grands équipements structurants (Cité de l'Air et de l'Espace au Bourget, musée des Transports à Chelles, etc.).

Promues auprès de la population francilienne, ces nouvelles pratiques favoriseront une meilleure qualité de vie en Île-de-France et un dynamisme accru et équilibré des territoires.

## ■ Culture

La culture est un élément constitutif essentiel de l'image, de l'identité et du rayonnement d'une métropole. L'Île-de-France bénéficie d'un rayonnement mondial largement dû à la

richesse historique, artistique et culturelle de son territoire. Les équipements culturels majeurs, le cadre urbain remarquable, la valorisation des sites protégés, l'importance des manifestations de niveau international, mais aussi l'augmentation de la fréquentation touristique sont révélateurs des atouts de cette région fortement ancrée dans son identité culturelle.

Malgré ces atouts considérables à faire connaître à tous, Franciliens ou non, des déséquilibres persistent. Les franges de l'agglomération centrale sont peu dotées d'équipements culturels, notamment à l'est, et les disparités sociales dans les pratiques culturelles et l'accès à la culture perdurent.

Le principal défi à relever dans les deux prochaines décennies est la correction des inégalités et des déséquilibres territoriaux qui freinent l'accès à la culture pour tous, tout en renforçant l'image et le rayonnement culturel de la métropole francilienne, en complétant certaines fonctions culturelles et en valorisant l'existant au travers de l'environnement et de l'urbanisme.

Ces objectifs rendent essentielle l'articulation entre une politique culturelle de proximité et d'équipements culturels de rang national et international.

### Renforcer l'attractivité de la région par de grands équipements structurants

Il est nécessaire de poursuivre la promotion du rayonnement culturel international, tant en cœur d'agglomération qu'au sein de l'ensem-

ble de la région, en y inscrivant des projets structurants et en étant attentif à leur qualité architecturale et environnementale. Ces deux principes devront être appliqués notamment pour la Cité de l'air et de l'espace au Bourget, la Cité du cinéma à Saint-Denis, le centre européen de création contemporaine sur l'Île Seguin à Boulogne-Billancourt, la grande salle symphonique de la Cité de la musique à Paris et le musée des transports urbains à Chelles.

### Créer ou renforcer des pôles de développement culturel par des équipements de niveau régional

L'offre culturelle en Île-de-France est principalement concentrée en cœur d'agglomération et peu développée dans l'est du territoire. Les choix d'implantation de nouveaux équipements culturels répondent ainsi aux exigences d'un rééquilibrage du développement territorial de la région. Cela concernera de préférence les pôles :

- ▶ Milly-la-Forêt – Fontainebleau (centre international de musique de chambre à Fontainebleau et nouvelles structures en faveur des musiques actuelles autour de Fontainebleau) ;
- ▶ Sénart (Scène nationale de Sénart et grand parc aquarium à Sénart) ;
- ▶ Sud-Ouest de la Seine-Saint-Denis :
  - l'Agora de la Seine-Saint-Denis, maison de la citoyenneté et de la ville écologique, avec l'accueil du Conservatoire botanique national du Bassin parisien à Bobigny ;
  - la Maison internationale de l'Illustration à Bobigny ;

- les Archives nationales à Pierrefitte-sur-Seine ;
- les Archives du ministère des Affaires étrangères à La Courneuve ;
- le Fort d'Aubervilliers, site d'accueil d'un équipement d'envergure régionale ;
- les Archives départementales de la Seine-Saint-Denis, pôle national de ressources sur l'histoire du mouvement ouvrier et la mémoire militante ;
- ▶ Sud de l'Essonne (domaine départemental de Méréville).

### Renforcer le maillage des équipements de proximité et accompagner la diversité culturelle par la création de nouveaux lieux de diffusion et de création

Le maillage des lieux de culture de proximité structure l'aménagement culturel du territoire. Il est nécessaire qu'en Île-de-France ce maillage soit renforcé, notamment à l'est de la région, en matière d'art plastique, de lecture publique (médiathèques), et de cinéma de proximité.

Dans les zones les moins peuplées, la création d'équipements intercommunaux et en réseau est une réponse particulièrement adaptée.

De nouveaux types d'expression culturelle voient le jour, il est nécessaire de les accompagner, en favorisant le développement de lieux de création, de production et de diffusion (musiques actuelles, design, bande dessinée, vidéo, mode, arts plastiques...), et en accroissant la diversité des pratiques culturel-

les et des publics.

C'est le cas à Paris de la Gaîté lyrique et du « 104 » rue d'Aubervilliers.

Dans le Val-de-Marne, les projets dans ce domaine sont la création du centre de développement chorégraphique, de la planète Eureka à Champigny-sur-Marne et d'un grand équipement de spectacles dans le Sud-est de la région, à Val de Fontenay, qui pourrait satisfaire, notamment, aux besoins d'une grande salle de sports.

On compte aussi au sud de la région la salle de concert de musiques actuelles « le Plan II » à Ris-Orangis, et au nord-ouest, un grand équipement de pôle d'exposition et de congrès à l'est du Val-d'Oise (dans le Triangle de Gonesse, Sarcelles, Goussainville).

En Seine-et-Marne, il serait souhaitable de créer de nouvelles structures en faveur des musiques actuelles dans les secteurs de Melun - Val de Seine et Provins et de nouvelles structures en faveur des enseignements artistiques (École nationale de musique, de danse et d'art) à Melun et Provins.

Enfin, la présence de nombreux professionnels de la culture en Île-de-France implique la mise à disposition de lieux de travail pour les artistes professionnels et amateurs.

### **Mettre en valeur le patrimoine d'Île-de-France et permettre son appropriation par les Franciliennes et Franciliens**

La notoriété d'un équipement culturel et le dynamisme de la vie culturelle locale constituent des éléments essentiels de l'image et de l'identité urbaine d'une commune, d'un

territoire. Par ailleurs, on assiste à une mutation majeure de la prise en compte des différents territoires et des différents types de cultures sur ces territoires.

La réhabilitation de patrimoines industriels, agricoles et ruraux ainsi que la mise en valeur du patrimoine culturel existant, parfois mal connu (patrimoine archéologique, architectural, urbain, industriel, environnemental, agricole, culturel...) doit permettre la valorisation de certains territoires dans le cadre d'un développement économique et territorial de ces sites.

Les projets suivants permettront de répondre à cet objectif :

- ▶ le musée de la Batellerie à Conflans-Sainte-Honorine ;
- ▶ le musée de la Gendarmerie nationale à Melun ;
- ▶ le musée de la Grande Guerre à Meaux ;
- ▶ le projet de Centre départemental du patrimoine de Seine-et-Marne ;
- ▶ le projet de Centre de ressources sur la lecture de Seine-et-Marne ;
- ▶ le Parc culturel de Rentilly avec sa vocation autour des arts vivants et des arts des jardins ;
- ▶ le musée de la Photographie de Bièvres ;
- ▶ le Musée volant de La Ferté Alais-Cerny ;
- ▶ le musée de l'Art vétérinaire et de l'animal domestique de Maisons-Alfort ;
- ▶ le musée de la Psychiatrie et le Centre régional des archives psychiatriques à Neuilly-sur-Marne.

## **■ Santé et social**

Dans le domaine sanitaire et social, deux grands défis sont à relever au cours des deux prochaines décennies :

- ▶ réduire les inégalités socio-spatiales de santé, accroître l'offre et garantir l'accès aux soins courants et spécialisés pour tous ;
- ▶ reconstruire, consolider et protéger le lien social.

Cela nécessite d'améliorer l'accessibilité aux grands équipements hospitaliers, de renforcer l'offre en équipements et services médicaux, médico-sociaux et sociaux de proximité, de la rééquilibrer sur le territoire régional et de la diversifier. Cela nécessite également de préserver l'offre existante.

### **Améliorer l'accessibilité aux grands équipements de santé**

Dans le domaine de l'hospitalisation de court séjour (médecine, chirurgie, obstétrique), l'Île-de-France possède des équipements de pointe attractifs à l'échelle nationale. Ceux-ci sont très largement concentrés en cœur d'agglomération. Des centres hospitaliers importants sont également présents dans les gros centres urbains de périphérie.

En termes de planification hospitalière, la tendance actuelle est au regroupement et à la mise en réseaux des établissements hospitaliers. En conséquence, pour assurer à l'ensemble des Franciliennes et Franciliens un accès aux équipements de santé, il est nécessaire d'améliorer l'accessibilité et la

desserte par les transports collectifs des principaux équipements sanitaires et sociaux et de mieux coordonner la localisation des équipements de proximité (centres de santé, etc.), notamment dans les secteurs carencés. Dans le cas d'une nouvelle planification hospitalière, l'implantation d'un centre hospitalier universitaire (CHU) ou d'une antenne hospitalière, serait à même de contribuer à la réduction des déséquilibres territoriaux, à Melun par exemple.

### **Développer et mieux répartir les autres équipements hospitaliers et les équipements médico-sociaux**

L'Île-de-France se doit de prendre en compte les besoins de tous les Franciliennes et Franciliens, en particulier ceux qui ont des préoccupations spécifiques (âge, handicap, etc.). Or, à la différence des équipements hospitaliers de court séjour, les services de soins de suite et de réadaptation, les structures de santé mentale, ainsi que les équipements pour personnes âgées et handicapées qui relèvent plus de la proximité, sont plus souvent situés en périphérie de l'agglomération centrale et méritent d'être encore développés et diversifiés. D'autant que le vieillissement de la population francilienne va créer de forts besoins en établissements et services sociaux et médico-sociaux, et qu'il devrait conduire, d'ici 2030, à une augmentation de 26 % du nombre de personnes âgées dépendantes ( plus de 30 000 personnes).

Il convient donc, entre autres :

- ▶ de combler les déficits d'offre aussi bien en santé mentale que dans les domaines

- du handicap ou des structures d'hébergement pour personnes âgées ;
- ▶ de diversifier cette offre pour permettre un plus grand choix de vie aux personnes concernées ;
- ▶ de mieux répartir ces équipements sur le territoire régional en les développant notamment en cœur d'agglomération.

En outre, le lien social et la mixité sociale sont facteurs de cohésion sur le territoire. Parallèlement aux questions de logements et d'autres mesures d'accompagnement social, se pose la question des structures d'accueil pour personnes en situation de précarité, avec ou sans enfant, qui, du fait de la perte ou de l'absence de domicile, ne sont rattachées administrativement à aucune commune. Il conviendra donc de créer des centres d'hébergement et de réinsertion sociale bien situés, desservis par les transports collectifs et ouverts en permanence. Les opérations de petite taille doivent être favorisées, de types résidences sociales et maisons-relais, en visant un rééquilibrage géographique de l'offre, notamment sur les territoires déficitaires en logements sociaux, afin d'éviter la concentration des difficultés sociales pour les communes d'accueil.

### Préserver l'offre de premier recours existante et la développer

Les perspectives de démographie médicale sont particulièrement inquiétantes en Île-de-France. La question de la pénurie se pose de manière accrue dans les territoires ruraux ou défavorisés, peu attractifs aujourd'hui pour

les professionnels de santé (solitude professionnelle, cadre de vie, ...). Or, les services médicaux et sociaux de proximité constituent, entre autres, le socle du système de santé, l'offre de premier recours. Ils sont également indispensables pour le maintien à domicile des personnes âgées, mais également pour assurer la permanence des soins de ville le soir et le week-end.

Pour préserver l'offre existante, l'accroître, et garantir l'accès aux soins pour tous, il conviendra de renforcer la capacité de l'Île-de-France de former et retenir les professionnels de santé :

- ▶ en confortant la place de la région dans le domaine de la formation sanitaire et sociale, dans le domaine de la recherche et en maintenant les pôles d'excellence existant en région. Cela passe notamment par le soutien au pôle Medicen Santé, mais aussi au centre de formation santé/sanitaire et social existant à Neuilly-sur-Marne ;
- ▶ en améliorant les conditions de vie des étudiants et des professionnels sociaux et de santé pour rendre plus attractives les filières médicales, paramédicales et sociales en Île-de-France ;
- ▶ en facilitant la création de maisons médicales pluridisciplinaires, notamment dans les zones les moins attractives pour les professionnels de santé.



Pour une vue d'ensemble des orientations du chapitre 2, celles-ci sont regroupées dans ce récapitulatif. Elles figurent ici dans l'ordre du chapitre, avec rappel des seuls titres de paragraphes auxquels elles se rattachent. Elles sont toutefois séparées de leurs objectifs.

## **Viser 60 000 logements par an pour offrir un logement à tous les Franciliennes et Franciliens**

### **■ Rééquilibrer la géographie du logement pour réduire les inégalités territoriales**

▮ Afin de favoriser un développement harmonieux de la région, chaque territoire doit pourvoir à ses besoins locaux, en matière de logement, mais aussi participer à la réponse des besoins métropolitains et à la réduction des inégalités sociales et territoriales au sein de l'espace francilien. ▮

#### **Réduire les déséquilibres habitat/emploi**

▮ Dans les territoires porteurs d'un développement économique riche en emplois, la croissance de l'offre de locaux destinés à l'activité doit être accompagnée d'une augmentation proportionnelle de l'offre de logements, en articulation avec l'offre de services et d'équipements, afin de limiter les besoins de déplacements. ▮

#### **Optimiser et intensifier l'usage des ressources foncières au service du logement**

▮ Afin de permettre la réalisation de l'objectif de construction de 60 000 logements chaque année et de favoriser une meilleure régulation des prix fonciers, les prévisions et décisions d'urbanisme doivent favoriser la mobilisation optimale des différentes ressources foncières en faveur du logement (voir à ce sujet les hypothèses quantitatives du chapitre 3.1). Pour cela, elles doivent viser à :

- ▶ planifier des espaces d'extension urbaine maîtrisée ;
- ▶ favoriser le développement de grandes opérations en zones urbaines ;

▶ favoriser la mutabilité et la densification des terrains dans les tissus urbains existants (exploitation des friches et des enclaves urbaines...).

Sur ces différents espaces, les prévisions et décisions d'urbanisme doivent favoriser le développement d'une offre urbaine de qualité, proposant une part affectée à l'habitat ainsi que des densités plus élevées que celles existantes, dans le respect des orientations énoncées dans le chapitre 3.3. ▮

#### **Mobiliser tous les territoires en particulier en faveur de l'habitat social**

▮ Dans le cœur d'agglomération et les secteurs bien desservis, notamment ceux où la hausse des prix est la plus forte et où une part croissante des actifs peine à se maintenir, l'offre locative sociale et intermédiaire, essentielle au fonctionnement métropolitain, doit être développée. ▮

## **Accueillir l'emploi et stimuler l'activité économique garantir le rayonnement international**

### **■ La stratégie régionale d'aménagement visant à accompagner la structuration du système productif**

- ▶ faciliter les concentrations d'activités afin d'atteindre une masse critique qui justifie que l'on dote les territoires des services complémentaires et de l'offre résidentielle nécessaire ;
- ▶ orienter les implantations vers les espaces les mieux desservis par les transports collectifs pour faciliter les interactions économiques et contribuer au bon fonctionnement du marché du travail par une meilleure accessibilité aux lieux d'emplois et de formation ;
- ▶ encourager le renouvellement de l'offre en maintenant la vocation économique de sites lorsqu'ils répondent aux objectifs de mixité fonctionnelle et économique ou lorsqu'ils constituent des sites stratégiques comme certaines emprises disposant d'une desserte multimodale ou d'un accès à la voie d'eau ; sinon, organiser leur mutation dans l'objectif d'une plus grande densité ;
- ▶ rechercher une qualité compatible avec les autres usages du sol, notamment une offre

urbaine variée et une qualité environnementale, d'ailleurs bénéfique en termes d'attractivité économique des territoires. ┘

### ■ Conforter l'attractivité et la complémentarité des pôles d'affaires

#### Renouveler le parc et mieux l'inscrire dans la ville

##### Amplifier le processus de renouvellement du parc de bureaux

┌ Les prévisions et décisions d'urbanisme doivent créer les conditions propices à la modernisation du parc de bureaux par renouvellement et densification du bâti existant. Elles doivent, de même, inciter les reconversions de bureaux dont l'obsolescence, la localisation ou la conception les destinent à d'autres usages lorsque le contexte de marché s'y prête ou lorsque les exigences de mixité urbaine l'imposent. ┘

##### Développer le parc de bureaux en cohérence avec la structuration de la ville

┌ La construction de bureaux doit être pensée de façon indissociable du projet urbain y compris dans ses dimensions sociales et environnementales. En application du principe de mixité urbaine, la création de bureaux doit s'accompagner d'un effort accru de production de logements dans le centre et le sud-ouest de l'agglomération afin de maintenir ou de rétablir l'équilibre entre habitat et activités ; la mise en œuvre de cet équilibre est à rechercher à l'échelle communale ou intercommunale. ┘

##### Optimiser l'accessibilité des implantations nouvelles

┌ La recherche d'une accessibilité optimale doit guider les choix d'implantation et conduire à privilégier la densification et l'extension du parc à proximité des gares d'interconnexion du réseau ferré de transports collectifs. L'implantation de bureaux au sein de parcs d'activités de faible densité bâtie doit se justifier par la vocation économique du territoire (activités de recherche et de haute technologie...) et par la présence d'une desserte en transports collectifs. ┘

#### Gagner en attractivité et rééquilibrer les pôles tertiaires

##### Moderniser les pôles d'affaires de l'ouest métropolitain

┌ Ceci impose :

- ▶ d'amplifier le processus de modernisation du parc des quartiers centraux d'affaires de Paris qui constituent le cœur de la place financière et la vitrine des centres de décisions

économiques et politiques ;

- ▶ de mettre en œuvre le renouveau de La Défense par densification et diversification fonctionnelle (logements, équipements...) à l'échelle du quartier et de ses environs pour répondre à l'ambition d'une conception plus humaine et plus durable du centre d'affaires ;
- ▶ de conforter le Val-de-Seine en tant que pôle tertiaire et urbain positionné en complémentarité de ceux de l'Ouest parisien et de La Défense.

Pour éviter une dispersion excessive de l'offre de bureaux, le développement de La Défense et son rayonnement doivent s'inscrire dans une complémentarité économique et fonctionnelle privilégiée avec la vallée de la Seine et le Mantois et à la faveur d'une desserte renforcée en transports collectifs. ┘

##### Doter l'est de l'agglomération centrale de grands pôles tertiaires

┌ Il convient d'en distinguer trois types :

- ▶ les pôles de rayonnement international à développer. Ils bénéficient d'une dynamique de marché et des critères requis en termes de qualités urbaines et de desserte pour monter en puissance. Il s'agit de :
  - Paris Sud-Est Confluence : ce pôle, constitué de Bercy, Paris-Rive-Gauche et des quartiers limitrophes de Charenton et d'Ivry est à ériger en un puissant centre administratif et financier ;
  - Paris Nord-Est/Saint-Denis : le développement des nouvelles adresses tertiaires de Saint-Denis, d'Aubervilliers et des portes nord-est de Paris est à coordonner pour créer un pôle de dimension internationale.

Leur développement requiert une desserte renforcée en transports collectifs et des actions concertées d'aménagement de nature à atténuer les coupures qui entravent leur fonctionnement interne.

- ▶ les pôles aéroportuaires, carrefours d'échanges et de rencontres professionnelles : ils offrent un fort potentiel d'accueil de fonctions tertiaires qui est à exploiter. Il s'agit de :
  - Orly Nord Essonne : le renouveau du pôle d'Orly-Rungis en tant que centre d'affaires de dimension internationale est à conforter ;
  - Le Bourget - Plaine de France : le pôle du Bourget, en lien avec l'aéroport d'affaires et comme point d'appui du re-développement économique de la Plaine de France est à soutenir.

Roissy, autre pôle aéroportuaire dont le potentiel économique est déjà avéré et structuré, est aussi une priorité.

- ▶ un pôle de rayonnement « est métropolitain » : il est pris le parti, sur la base de territoires dont le potentiel est à conforter ou de territoires qui disposent d'une offre importante, de développer un pôle « est métropolitain », différencié en termes de produits



immobiliers et de gamme de prix. Il s'agit de répondre à la demande de bureaux de grande taille à prix attractifs et à portée des quartiers d'affaires centraux par métro ou RER. La valeur immobilière future de ce pôle prend appui sur le projet de rocade ferrée « Arc Express » et la programmation d'équipements valorisants comme le lycée international de Noisy-le-Grand. La complémentarité avec la Cité Descartes et le Val d'Europe est à rechercher.

Sont désignés comme principaux points d'ancrage du marché des bureaux à l'est :

- Montreuil – Bagnolet ;
- Val de Fontenay – Noisy le Grand. ┘

### **Structurer le développement du tertiaire en cohérence avec le renforcement des liaisons en transports collectifs**

┌ Sont notamment prioritaires :

- ▶ les centres urbains de Saint-Quentin-en-Yvelines, Cergy-Pontoise, Évry et Sénart, en tant que pôles économiques et cœurs de bassin de vie bénéficiant d'une grande qualité de desserte ;
- ▶ Roissy, Massy et Val d'Europe en raison de leur position sur des nœuds de communication vers l'international ;
- ▶ les points de desserte du projet de rocade « Arc Express » appelés à former une « dorsale économique » pour structurer davantage le développement du marché des bureaux en cœur d'agglomération ; la redynamisation du nord du Val-de-Marne doit s'appuyer sur la mise en œuvre prioritaire du tronçon sud-est de cette infrastructure ;
- ▶ les pôles administratifs et de services comme les villes préfectorales qui sont confortées dans leur vocation ; l'accueil de programmes tertiaires et d'équipements y est préconisé. ┘

### **Amplifier le dynamisme des échanges et rencontres professionnels**

#### **Renforcer le pôle Paris-Nord - Villepinte – Tremblay - Paris Le Bourget**

┌ Le développement de ce pôle majeur en matière de foires et de salons nécessite de prévoir des réserves foncières pour l'extension du parc des expositions de Paris-Nord - Villepinte, afin d'atteindre les 350 000 m<sup>2</sup> d'exposition, de prévoir l'extension du parc des expositions du Bourget, d'intensifier la desserte en transports collectifs des deux parcs d'expositions, et enfin d'organiser des campus de formation, dont un dédié à la filière aéronautique, en vue d'un développement du type pôle de compétitivité. L'ensemble devra être conçu à l'échelle d'un territoire comprenant les communes du sud de la plate-forme aéroportuaire. Le développement de l'activité autour de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle passe, entre autres, par le projet de zone d'activités internationale à Tremblay-en-France,

en lien avec l'extension du parc des expositions de Villepinte. ┘

#### **Réorganiser le site de la Porte de Versailles**

┌ Parallèlement au renforcement du pôle Paris-Nord – Villepinte – Tremblay - Paris Le Bourget, la réorganisation du site de la Porte de Versailles est à conduire en réutilisant des infrastructures existantes, afin de créer un centre de congrès international et en maintenant la vocation d'expositions, tout du moins pour les manifestations grand public. ┘

#### **Renforcer la capacité d'accueil en matière de congrès en améliorant l'existant et en implantant de nouveaux centres de congrès de rayonnement international**

┌ L'attractivité internationale du palais des Congrès de la Porte Maillot (Paris) est à soutenir par sa modernisation et l'augmentation de sa capacité d'accueil. De plus, la réalisation du futur centre de congrès international de Paris Orly et celui de Saint-Denis sont à prévoir. Enfin, l'amélioration de la desserte en transports collectifs de ces sites est nécessaire, afin d'intensifier leur rayonnement et d'en permettre l'accès depuis les pôles économiques et les territoires de recherche et d'innovation. ┘

### **Affirmer une stratégie d'offre territoriale pour la recherche, l'innovation et l'enseignement supérieur**

#### **Favoriser la constitution de pôles d'excellence et de campus autour de projets innovants**

┌ Sont ainsi à constituer en pôles d'excellence et, pour certains, en véritables campus, dans un souci de bon équilibre nord/sud et est/ouest :

- ▶ les territoires majeurs de rayonnement international et de forte concentration pour accroître leur envergure et leur notoriété à l'international : ce sont les cœurs de pôles de compétitivité comme la Cité Financière de Paris, le Quartier Latin (Paris Campus Quartier Latin), Paris Rive Gauche (Campus universitaire Paris Centre), Marne la Vallée/Cité Descartes (Campus Paris Est) et le pôle de Saclay/Orsay (Campus sur le Plateau de Saclay) ;
- ▶ des pôles présentant un fort potentiel de développement à conforter, parfois en liaison avec les précédents comme le pôle santé du Val-de-Marne et de la Vallée scientifique de la Bièvre, de Créteil, de Saint-Quentin/Versailles/Vélizy et d'Évry/ Val d'Essonne en liaison avec Saclay (Paris Sud), de Cergy-Pontoise ;
- ▶ des sites en cours de structuration à l'instar de Paris-Nord (Campus Condorcet Paris

## Orientations

Aubervilliers), d'Orly Nord Essonne et autour de Roissy et du Bourget ou des sites émergents et à accompagner comme Melun, Fontainebleau, Mantes en Yvelines, Val de Seine et Sénart. ┘

### Garantir l'accès aux établissements d'enseignement supérieur de niveaux intermédiaire et régional

#### Améliorer l'accès aux sites d'enseignement supérieur de niveau intermédiaire ou régional

┌ À cet égard, une correction des déséquilibres géographiques devra être atteinte par le développement d'offres nouvelles, en particulier dans l'académie de Paris et l'académie de Créteil. Au regard des besoins régionaux, tout site actuel dévolu au logement étudiant, et notamment au logement social étudiant, bien desservi en transport collectifs, doit conserver sa vocation d'hébergement étudiant. ┘

### ■ Favoriser la diversité de l'emploi par une offre renouvelée de locaux et d'emprises d'activités

#### Renouveler l'offre de locaux et de terrains pour les activités

#### Structurer le déploiement de zones d'activités économiques de façon cohérente au regard des conditions d'accessibilité et de leur impact environnemental

┌ Dans l'objectif de rationaliser le déploiement spatial des activités, la localisation de nouvelles zones doit privilégier les sites bénéficiant d'une desserte multimodale. La conception des nouvelles zones d'activités doit minimiser leur impact environnemental et paysager, ainsi que la consommation d'espaces naturels. ┘

#### Préserver des emprises pour l'implantation d'unités de production, de services urbains et d'activités liées au transport fluvial

┌ Les prévisions et décisions d'urbanisme doivent intégrer la préservation d'un foncier permettant d'accueillir à moyen terme les activités indispensables au fonctionnement de la métropole francilienne, comme notamment les unités de production industrielle, les services urbains, les activités génératrices de nuisances et celles liées à la distribution fluviale et au recyclage de matériaux. ┘

### Améliorer l'accueil et organiser l'implantation des activités sur l'espace régional

#### Structurer un « réseau » de parcs d'activités en cœur d'agglomération

┌ Il s'agit de maintenir et de développer la vocation « activités », notamment industrielles, de certaines grandes emprises qui doivent être rendues accessibles et modernisées pour devenir des parcs de qualité, attractifs auprès des entreprises et des investisseurs. Sont notamment concernées les anciennes zones industrielles ou les sites d'activités dont la localisation, à environ 10 km du centre de Paris et proche de l'A86, en fait des sites stratégiques pour le maintien d'un tissu de PME-PMI dans l'agglomération. ┘

#### Promouvoir le développement d'éco-sites d'intérêt régional

┌ Sont prioritairement à ériger en éco-sites les installations « techniques » existantes ou les sites optimisant l'implantation de nouvelles installations (proximité de la voie d'eau). Il s'agit notamment d'éco-sites d'envergure régionale en cours de constitution comme ceux de Mantes-Seine Aval (éco-pôle de Limay-Porcheville), du port de Triel, des berges de l'Ourcq (éco-cité à Bobigny, Pantin, Noisy-le-Sec, Romainville et Bondy), de la Plaine de France (éco-pôle de la Morée au Blanc-Mesnil), de Seine Amont, de Sénart (en lien avec l'éco-pôle), de la confluence Seine-Loing (pôle éco-matériaux et agro-ressources de la communauté de communes de Moret-Seine et Loing), de l'éco-pôle de Marcoussis, et celui du bâtiment du pays Fertois et du pays de l'Ourcq. ┘

#### Préserver des emprises d'activités le long du fleuve

┌ Il s'agit de :

- ▶ préserver une capacité d'accueil pour des sites de production ;
- ▶ ne pas compromettre les actions d'aménagement nécessaires à une meilleure intégration des activités appelées à se développer, notamment : la distribution urbaine fluviale, la logistique retour des différents types de déchets, le recyclage de matériaux, le transport de produits dangereux. ┘

#### Organiser l'offre de grands sites logistiques

┌ La localisation des zones d'activités à vocation logistique doit privilégier une desserte multimodale et un positionnement au carrefour de nœuds autoroutiers. Hors de ces grands sites, seules des emprises très limitées, en continuité de zones existantes, seront autorisées pour l'accueil du développement d'entreprises locales. ┘

## **Promouvoir une nouvelle approche stratégique des transports au service du projet spatial régional**

### **■ Renforcer l'accessibilité nationale et internationale de la région Île-de-France**

#### **Améliorer l'accessibilité aérienne : performance, insertion et desserte des aéroports**

▮ Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :

- ▶ aménagements de la ligne RER B Nord ;
- ▶ construction d'une gare TGV à Orly dans le cadre de la réalisation de la ligne TGV d'interconnexion sud, en partie souterraine ;
- ▶ mise en service d'une voie ferrée entre la plate-forme aéroportuaire de Roissy – Charles de Gaulle et le faisceau de Paris nord, notamment pour autoriser des liaisons entre Roissy et Amiens, Creil et Beauvais-Tillé.

Le projet de desserte directe de l'aéroport de Roissy depuis la gare de l'Est – « CDG Express » sera réalisé grâce à l'amélioration du RER B Nord et à la réalisation du barreau de Gonesse. ▮

#### **Conforter l'accessibilité ferroviaire : amélioration et développement du réseau ferré national sur l'Île-de-France**

▮ Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :

- ▶ modernisation de la LRNV ;
- ▶ modernisation des gares parisiennes ;
- ▶ développement du nombre d'accès, gares et haltes, aux TGV en s'appuyant sur le développement des liaisons d'interconnexions ferroviaires ;
- ▶ réalisation d'une ligne d'interconnexion sud des LGV, principalement en souterrain ;
- ▶ construction d'une nouvelle gare TGV à Orly, en correspondance avec l'aérogare, le tramway et Orlyval ;
- ▶ aménagement de nouvelles voies dédiées aux TGV sur le faisceau de la gare d'Austerlitz pour desservir cette gare et étude de la possibilité de desserte de la gare Bibliothèque

François Mitterrand par les trains venant d'Orléans ;

- ▶ construction d'une nouvelle gare TGV du « Sud Seine-et-Marne » à la hauteur du pôle d'activités de Villaroche ;
- ▶ construction d'une nouvelle gare TGV dans le secteur de Cergy ;
- ▶ construction d'une nouvelle gare TGV à La Défense – Seine-Arche ;
- ▶ réalisation du barreau ferroviaire permettant la liaison Creil-Roissy ;
- ▶ création d'un raccordement entre la ligne classique Mantes/Massy et la LGV Atlantique dans le secteur de Massy ;
- ▶ électrification de la ligne Paris-Provins-Troyes-Bâle et la ligne Meaux-La Ferté Milon.

À long terme, une interconnexion nord devra être réalisée, et permettra notamment une liaison à grande vitesse vers la Normandie. ▮

▮ À long terme également, le doublement de la LGV sud-est, la plus ancienne et aujourd'hui très chargée, doit être réalisé, ainsi qu'une nouvelle liaison vers Londres, via Amiens. La réalisation d'une interconnexion ouest complètera le dispositif de maillage des LGV en Île-de-France. ▮

### **■ Rendre les transports collectifs plus performants et mieux maillés au niveau régional, plus présents et structurés au niveau local**

#### **Améliorer les services ferroviaires franciliens**

▮ Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :

- ▶ étude et mise en œuvre des schémas directeurs de lignes ferroviaires, notamment en renforçant les RER B, D, C et A, tout particulièrement dans leurs sections les moins fluides (phases 1 et 2) ;
- ▶ résorption des points noirs du réseau et augmentation des capacités des lignes (phases 1, 2 et 3) ;
- ▶ modernisation de la gare des Halles à Paris (phase 1) ;
- ▶ création de la gare Évangile et de son pôle multimodal dans le secteur nord de Paris (phases 1 et 2) ;
- ▶ construction d'un nouveau tunnel RER entre Châtelet et Gare du Nord (phases 1, 2 et 3) ;
- ▶ création d'une correspondance sur les deux branches du RER A, à Fontenay-sous-Bois (phase 2). ▮

### Constituer des liaisons structurantes de rocade

#### Concernant la nouvelle liaison « Arc Express »

- ▮ Sont concernées, dans le cadre du projet « Arc Express », les opérations suivantes, à entreprendre :
- ▶ étude et réalisation de l'Arc sud-est, fuseau d'étude entre Val de Fontenay/Noisy-le-Grand – Arcueil/Bourg-la-Reine RER B (phases 1 et 2) ;
  - ▶ étude et réalisation de l'Arc sud-ouest, fuseau d'étude : Arcueil/Bourg-la-Reine RER B – Saint-Cloud – Rueil-Malmaison – La Défense (phases 2 et 3) ;
  - ▶ étude et réalisation de l'Arc nord-ouest, fuseau d'étude : La Défense RER A – Saint-Denis (phases 1 et 2) ;
  - ▶ étude et réalisation de l'Arc nord-est, fuseau d'étude : Saint-Denis – Val de Fontenay/Noisy-le-Grand (phases 2 et 3). ▮

#### Concernant les Tangentielles ferroviaires

- ▮ Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :
- ▶ réalisation de la Tangentielle Nord, en train léger, de Sartrouville à Noisy-le-Sec, et son prolongement (principe de liaison) vers Noisy-le-Grand Mont d'Est (phases 1 et 2) ;
  - ▶ prolongement de la Tangentielle Ouest, en tram-train, à Saint-Germain-en-Laye RER et à Saint-Cyr RER puis à Cergy RER (phases 1 et 2) ;
  - ▶ réalisation de la Tangentielle Sud, en tram-train, de Versailles-Chantier à Corbeil-Essonnes via Massy-Palaiseau et Évry-Courcouronnes (phases 1 et 2) ;
  - ▶ réalisation d'un TCSP Corbeil-Essonnes-Sénart (phase 1) ;
  - ▶ réalisation d'un TCSP Sénart-Torcy-Roissy (phase 1). ▮

#### Concernant les liaisons de rocade en tramway

- ▮ Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :
- Dans le cadre du projet Grand Tram
- ▶ prolongement de T1 de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay RER (phase 1) ;
  - ▶ prolongement du TCSP Trans-Val-de-Marne (TVM) à l'est jusqu'à Noisy-le-Grand (phase 1) complété par une branche reliant Val de Fontenay (phase 2), tracé à préciser ;
  - ▶ prolongement de T1 d'Asnières-Gennevilliers à Nanterre-place de la Boule, puis Rueil-Malmaison centre (phases 1 et 2) ;
  - ▶ prolongement de T2 de Pont de Bezons à Sartrouville, en correspondance à définir avec la Tangentielle Nord (phase 2) ;
  - ▶ réalisation d'un TCSP Issy-les-Moulineaux/Hôpital Bécclère/Croix de Berny (tracé en partie souterrain) (phase 2) ;

Dans le cadre du projet Tramway des Maréchaux

- ▶ prolongement de T3 de Porte d'Ivry à Porte d'Asnières en limite de Pantin (phase 1), puis à Porte Maillot (phase 2). ▮

### Développer le réseau pour accompagner le projet urbain

#### Concernant le cœur d'agglomération

- ▮ Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :
- ▶ prolongement de M1 à la Folie (La Défense ouest) (phases 2 et 3) ;
  - ▶ prolongement de M1 à Val de Fontenay (phases 1 et 2) ;
  - ▶ prolongement de M4 à Bagneux (phase 1) ;
  - ▶ prolongement de M4 à Mairie de Saint-Ouen, puis les Docks (phase 1) ;
  - ▶ prolongement de M5 à Place de Rungis (phase 3) ;
  - ▶ prolongement de M7 bis à Château-Landon et raccordement avec la ligne M3 bis (phase 1) ;
  - ▶ prolongement de M7 au Bourget RER (phase 1), puis vers le projet urbain « Cité de l'air et de l'espace » (phase 2) ;
  - ▶ prolongement de M9 à Montreuil Murs-à-Pêches (phase 2) ;
  - ▶ prolongement de M11 à Montreuil Hôpital puis Rosny Bois-Perrier (phases 1 et 2) ;
  - ▶ prolongement de M12 à la Courneuve-Six Routes (phases 2 et 3) ;
  - ▶ prolongement de M12 à Issy-Ville (phases 2 et 3) ;
  - ▶ désaturation de la ligne M13 impliquant la mise en œuvre en priorité (phase 1) du ou des projets que les études en cours retiendront comme nécessaires ;
  - ▶ prolongement de M13 à Port de Gennevilliers (phase 2) ;
  - ▶ prolongement de M13 à Stains la Cerisaie (phase 3) ;
  - ▶ prolongement de M14 à Maison-Blanche (phase 3). ▮

#### Concernant le niveau régional

- ▮ Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :
- ▶ construction d'une voie nouvelle de surface, dite « barreau de Gonesse », pour des missions du RER D à destination du parc d'exposition de Villepinte-Tremblay et du pôle d'emplois de Roissy-sud (phase 1) ;
  - ▶ construction d'un tunnel de raccordement du RER E au faisceau ferroviaire de surface à l'ouest pour desservir La Défense et le Mantois, construction des gares et des équipements associés nécessaires (phases 2 et 3) ;
  - ▶ déplacement du terminus du RER C à Coignères (phase 1) ;
  - ▶ déplacement du terminus du RER E à Meaux (phase 3) ;

- ▶ déplacement du terminus du RER B à Saint-Mard (phase 3) ;
- ▶ réouverture de la ligne Coulommiers – La Ferté Gaucher (phase 3). ┘

## **Poursuivre le développement des lignes de transport collectifs en site propre sur voirie (TCSP), à l'échelle des bassins de vie**

┌ Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :

Projets de tramways :

- ▶ prolongement du tramway Villejuif/Athis-Mons à Juvisy (phase 1) ;
- ▶ réalisation du tramway Val de Seine Meudon/Boulogne/Saint-Cloud (phase 1) ;
- ▶ réalisation du tramway prolongeant T4 à Clichy-sous-Bois et Montfermeil (phase 1) ;
- ▶ prolongement de T4 de Bondy à Noisy-le-Sec (phase 1) ;
- ▶ réalisation du tramway de la Porte de Choisy à Orly via la RN305 (phases 1 et 2) ;
- ▶ prolongement du tramway Saint-Denis-Porte de Paris/Épinay/Villetaneuse à Paris-Évangile (phase 2) ;
- ▶ prolongement du tramway « Saint-Denis/Sarcelles »/Garges-lès-Gonesse jusqu'au triangle de Gonesse (phase 3) ;

Projets de TCSP, dont le mode reste à définir (tramway, site propre bus, etc.) :

- ▶ achèvement du site propre Saint-Quentin/Massy (phase 1) ;
- ▶ réalisation du TCSP Melun/Sénart (phase 1) ;
- ▶ réalisation du TCSP Massy/Les Ulis (phase 1) ;
- ▶ réalisation du TCSP sur le tracé de l'ex-« voie de desserte orientale » entre RN4 et RN19 (phase 1) ;
- ▶ réalisation du TCSP Le Chesnay/Versailles (phase 1) ;
- ▶ réalisation du TCSP Massy/Orly (phase 1) ;
- ▶ réalisation du TCSP sur la RN3 de Porte de Pantin à interconnexion T4 (phase 1) ;
- ▶ réalisation du TCSP sur la RN20 de Porte d'Orléans à Longjumeau (phase 1) ;

Projets de TCSP dont les modes et tracés restent à définir :

- ▶ réalisation d'un TCSP Port de Gennevilliers (phase 1) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP plateau de Satory (phase 1) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP prolongeant T4 vers le nord-est et Villepinte (phase 1) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP Lagny-sur-Marne/Val d'Europe (phase 1) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP sur les emprises de l'ex-A103 avec un nouveau franchissement de la Marne à l'est de Neuilly-sur-Marne (phase 1) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP Juvisy/Évry-Corbeil dans le prolongement du tramway

- Villejuif/Athis/Juvisy, en liaison avec le TCSP Sénart-Corbeil (phases 1 et 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP Le Bourget/Le Blanc-Mesnil/parc des expositions de Villepinte puis Roissy (phase 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP Vallée de la Seine (bibliothèque François Mitterrand/Choisy-le-Roi) (phases 1 et 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP Vitry-les-Ardoines/Pompadour (phase 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP Cergy – Pontoise (phase 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP Marne la Vallée secteur 4 vers Esbly et Meaux (phase 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP sur la RN19 Maisons-Alfort/Brie-Comte-Robert via Boissy, Santeny et Villecresnes (phase 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP sur la RN20 Massy/Arpajon (phase 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP Saint-Quentin-en-Yvelines – Plaisir (phase 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP axe Francilienne Évry/Val d'Orge/Courtaboeuf (phase 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP Orly/Senia (phase 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP Orly/Val d'Yerres/Val de Seine avec un nouveau franchissement de Seine au sud de Villeneuve-Saint-Georges (phases 1 et 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP Pont de Sèvres – Versailles par Viroflay (phase 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP de la station Pleyel (M13) à la gare Stade de France du RER D sur un franchissement du faisceau ferré à réaliser (phase 2) ;
- ▶ réalisation d'un TCSP entre Nogent-sur-Marne et Chelles via Neuilly-sur-Marne ;
- ▶ réalisation d'une voie dédiée bus sur l'autoroute A10 pour le TCSP de la gare routière de Briis-sous-Forges à la gare RER de Massy. ┘

## **Réinvestir la voie d'eau pour le transport des personnes**

┌ Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :

- ▶ mise en service de la navette fluviale Saint-Denis/La Défense (phase 1) ;
- ▶ mise en service de la navette fluviale Pont de Sèvres – Maisons-Alfort (phase 1) et Vitry-sur-Seine (phase 2) ;
- ▶ mise en service de la navette fluviale Bassin de la Villette - Pavillons-sous-Bois (phase 1). ┘

## ■ Optimiser le fonctionnement des réseaux routiers complétés

### Compléter le maillage et optimiser l'exploitation du réseau structurant d'autoroutes et de voies rapides

- ▮ Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :
- ▶ prolongement de la Francilienne (A104) entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval (projet ayant fait l'objet d'un débat public en 2006, moyennant l'adaptation du tracé approuvé par décision ministérielle le 9 octobre 2006) ;
  - ▶ prolongement d'A16 ;
  - ▶ contournement de Roissy ;
  - ▶ aménagement de la liaison Meaux-Roissy ;
  - ▶ réalisation sous concession du tunnel A86 tous véhicules, à l'ouest du tunnel en cours de construction ;
  - ▶ déviation de la RN6 ;
  - ▶ déviation de la RN19 ;
  - ▶ desserte du port de Bonneuil ;
  - ▶ aménagement du tronçon commun A4-A104 ;
  - ▶ mise en voie express de la RN10 de Rambouillet à l'A11.

D'autres projets pourront ultérieurement compléter le réseau magistral et il convient d'en préserver la faisabilité à long terme :

- ▶ prolongement d'A12 entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Les Essarts-le-Roi (projet ayant fait l'objet d'un débat public en 2006 et ayant été approuvé par décision ministérielle le 9 octobre 2006) ;
- ▶ contournement de Melun ;
- ▶ aménagement de la liaison Meaux-Senlis ;
- ▶ aménagement de la RN36. ▮

▮ Au titre de la continuité des grands itinéraires du réseau structurant, un certain nombre de traitements d'infrastructures, voire d'élargissements, dont une partie réalisable dans les emprises existantes des autoroutes ou des voies rapides urbaines, s'avéreront nécessaires, notamment sur les autoroutes A86 et A104. ▮

## Aménager et développer le réseau intermédiaire

- ▮ Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :
- ▶ aménagement du boulevard urbain de Clichy-la-Garenne ;
  - ▶ aménagement de la liaison entre Épône (A13) et la RN12 ;
  - ▶ réalisation de la section centrale du boulevard intercommunal du Parisis entre la RD370 et la RD109 ;
  - ▶ réalisation de la liaison entre la section centrale du boulevard intercommunal du Parisis à Sarcelles et la RD316 au nord de Villiers-le-Bel ;
  - ▶ réalisation de la liaison Mantes-Cergy dont un nouveau franchissement de la Seine à hauteur de Gargenville ;
  - ▶ réalisation de la liaison Saint-Quentin-en-Yvelines-Saclay-Palaiseau avec notamment l'aménagement de la RD36 de Châteaufort au Christ de Saclay-Palaiseau ;
  - ▶ réalisation de la liaison RN1303-RN19 (ex voie de desserte orientale du Val-de-Marne) ;
  - ▶ réalisation de la liaison A4 (Bailly-Romainvilliers) - RN36 ;
  - ▶ aménagement d'une liaison Montereau - Nangis - Coulommiers - La Ferté-sous-Jouarre ;
  - ▶ réalisation du franchissement de la Seine en aval du pont de Meulan, à une localisation qui reste à préciser ;
  - ▶ réalisation du franchissement de la Seine à Vigneux-sur-Seine ;
  - ▶ réalisation du franchissement de la Seine entre Carrières-sous-Poissy et Achères ;
  - ▶ réalisation du franchissement des voies ferrées et de la Seine entre Alfortville et Vitry-sur-Seine ;
  - ▶ réalisation du franchissement des voies ferrées et de la Seine entre Valenton et Choisy-le-Roi ;
  - ▶ réalisation du franchissement de la Seine à Melun ;
  - ▶ réalisation du franchissement de la Seine en aval de Montereau-Fault-Yonne ;
  - ▶ réalisation du franchissement de la Seine entre Vernou-la-Celle et Écuelle ;
  - ▶ amélioration de la desserte interne de Marne la Vallée ;
  - ▶ réalisation du franchissement de la Marne à Neuilly-sur-Marne par liaison douce dédiée à l'accessibilité du parc de la Haute-Ile. La localisation d'un franchissement visant à améliorer la liaison A4-RN34 reste à définir ;
  - ▶ réalisation du franchissement des voies ferrées à Saint-Denis entre le carrefour Pleyel et l'avenue du Président Wilson. ▮

## ■ Améliorer les conditions d'utilisation des modes doux, marche et vélo

### Développer un réseau régional structurant et maillé d'itinéraires cyclables

- ▮ Sont concernées les opérations suivantes, à entreprendre :
  - ▶ aménagement d'un réseau maillé d'itinéraires cyclables ;
  - ▶ identification dans ce réseau maillé et aménagement des itinéraires véloroutes (y compris les franchissements nécessaires) ;
  - ▶ aménagement de la desserte et du stationnement de longue durée des vélos autour des grands pôles de transport (gares, stations, RER...) ;
  - ▶ coordination avec les opérations initiées par les régions voisines. ▮

## ■ Préserver et développer le potentiel de fonctionnement multimodal du transport de marchandises et de la logistique

### Garantir l'offre de service ferroviaire pour le fret

- ▮ Pour le fret, les capacités du réseau ferroviaire francilien sont à préserver. ▮

### Préserver les sites embranchés fer

- ▮ Les sites logistiques embranchés fer à préserver sont : Les Gobelins, Bercy, Évangile et Batignolles, Saint-Ouen les Docks, La Plaine Saint-Denis, La Courneuve, Bobigny, Pantin, Noisy-le-Sec, Seine Amont, Pompadour, Nanterre-la Folie. ▮

### Préserver les grands sites historiques et créer ou développer de nouveaux grands sites multimodaux

- ▮ Les grands sites logistiques historiques à préserver sont les sites de Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne, Limay, Rungis, Garonor, Roissy, Le Bourget, Villeneuve-Saint-Georges et Valenton. ▮
- ▮ Les grands sites logistiques multimodaux à valoriser ou à développer sont :
  - ▶ à l'ouest : les secteurs d'Achères et de Triel-sur-Seine ;

- ▶ au nord : les secteurs de Bruyères sur Oise et Saint-Ouen-l'Aumône ;
- ▶ au nord-est : les secteurs de Saint-Mard, et de Roissy - Charles de Gaulle ;
- ▶ à l'est : les secteurs de Vaires-sur-Marne et RN4/RN36 (Val Bréon) ;
- ▶ au sud : les secteurs de Montereau, de Brétigny-sur-Orge/Marolles, Dammarie-les-Lys, Evry-Corbeil et Vigneux-sur-Seine ;
- ▶ au sud-ouest, les secteurs de Trappes et Orsonville. ▮

## Préserver, restaurer, valoriser les ressources naturelles et permettre l'accès à un environnement de qualité

## ■ Valoriser les espaces agricoles, boisés et naturels

- ▮ En ceinture verte et dans les secteurs de forte pression urbaine, plus particulièrement, les réseaux d'espaces agricoles, forestiers et naturels stratégiques doivent être identifiés et protégés. ▮

### Garantir pérennité, lisibilité et fonctionnalité à long terme des espaces agricoles

- ▮ Les grands ensembles agricoles de l'espace rural, atout économique régional, et les ensembles agricoles multifonctionnels de la ceinture verte doivent être préservés. ▮

### Assurer la pérennité des espaces boisés et favoriser leur accès au public

#### Pérenniser les espaces boisés

- ▮ Les coupures forestières par les tracés des infrastructures sont à éviter et les conditions d'une bonne gestion forestière sont à garantir (par exemple l'accès par des grumiers). ▮

#### Favoriser l'ouverture des forêts au public

- ▮ L'ensemble des forêts de la ceinture verte a vocation à être ouvert au public à terme, particulièrement au nord et à l'est de l'agglomération centrale. ▮

## ■ **Préserver et développer les continuités et les réseaux écologiques**

### **Garantir les continuités écologiques**

▮ La connexion des massifs boisés entre eux et avec les écosystèmes interdépendants (lisières et connexions inter-massifs) doit être assurée. Entre les espaces boisés périurbains, de larges espaces de continuités écologiques nécessitent d'être préservés et/ou reconstitués. Ces espaces de liaison peuvent être assurés par toutes sortes d'espaces ouverts, agricoles, naturels, de loisirs, non construits. ▮

### **Promouvoir les continuités bleues**

▮ Les éléments naturels indispensables aux continuités écologiques et paysagères liées à l'eau (zones humides, zones naturelles d'expansion des crues, et têtes de bassin) doivent être préservés de l'urbanisation. Lorsque ces continuités ont été interrompues, leur restauration doit être recherchée, par exemple en reconnectant les annexes hydrauliques des cours d'eau (bras morts, noues).

L'urbanisation doit respecter l'écoulement naturel des cours d'eau, en particulier dans les fonds de vallée.

L'urbanisation doit permettre la réouverture des rivières urbaines et les soustraire aux réseaux d'assainissement, en laissant une marge de recul suffisante à leur renaturation (exemples de la Bièvre et de la Morée). ▮

## ■ **Gérer durablement les écosystèmes et les ressources naturelles**

### **Retrouver un bon état écologique des masses d'eau**

▮ Il est impératif de prendre en compte la préservation des ressources en eau à long terme dans les décisions d'aménagement et d'infrastructures, au premier rang desquelles les ressources stratégiques des grandes nappes (Champigny, Beauce, Albien et Néocomien). ▮

### **Assurer un accès équitable et durable aux ressources en eau, en quantité et en qualité**

▮ La densification et l'extension urbaines doivent être adaptées aux possibilités d'alimentation locale en eau, en limitant les impacts quantitatifs et qualitatifs. ▮

### **Maîtriser les pollutions de l'eau, en particulier celles de l'assainissement urbain, en favorisant la dépollution à la source**

▮ La densification et l'extension urbaines doivent être adaptées aux capacités d'absorption des rejets par le milieu local, notamment les petits cours d'eau, en limitant les impacts quantitatifs et qualitatifs sur les étiages. Les stations d'épuration locales nécessaires doivent être installées ou, pour les installations existantes, doivent évoluer de manière à dépolluer au plus près possible des sources de pollution. ▮

### **Limiter l'imperméabilisation et favoriser la maîtrise des ruissellements à la source**

▮ Pour les urbanisations et les voiries nouvelles ou renouvelées, les écoulements liés aux pluies devront être valorisés sur le site même du projet, dans le respect de la topographie en favorisant l'infiltration des eaux non polluées. Pour ce faire, les aménagements doivent prendre en compte un débit de fuite gravitaire, limité par défaut à 2l/s/ha pour une pluie décennale.

Ces orientations s'appliquent sous réserve de contraintes techniques et financières disproportionnées.

Les éléments naturels limitant le ruissellement (réseaux de fossés, mares, haies, bandes enherbées ou boisées...) doivent être maintenus ou renouvelés. ▮

### **Favoriser la biodiversité du territoire régional**

▮ Dans les réservoirs de biodiversité, sont interdites toutes occupations susceptibles de remettre en cause la vocation naturelle et la fonctionnalité de l'écosystème. ▮

▮ Les zones tampons autour des espaces réservoirs de biodiversité doivent être maintenues en zone naturelle, forestière ou agricole. ▮

▮ Dans les territoires communaux disposant de moins de 10 % en superficie d'espaces verts et naturels, les espaces à potentiel écologique sont à reconquérir, afin de rétablir un réseau écologique (zones réservoirs, zones tampons, continuités écologiques). ▮



## Assurer l'approvisionnement des matériaux dans un cadre interrégional équilibré

### Ne pas augmenter la dépendance régionale en granulats et assurer à long terme les besoins en minéraux industriels nécessaires à l'économie régionale et nationale

┌ L'accès aux ressources en matériaux, y compris celles des gisements franciliens de matériaux de substitution aux granulats (calcaires, chailles, sables, matériaux recyclés), et leur exploitabilité future doivent être préservés. Les gisements des bassins d'exploitation d'enjeu régional, plus particulièrement, doivent être préservés de l'urbanisation. ┘

### Gérer rationnellement les ressources, promouvoir les matériaux de substitution et de recyclage

┌ Un réseau de sites de production de granulats recyclés et artificiels, non limité aux seules emprises portuaires, doit être maintenu et conforté, afin d'intensifier le recyclage des matériaux de construction et leur tri qualitatif, dans le respect de l'environnement. ┘

### Compléter, à long terme, l'approvisionnement en matériaux grâce à une approche interrégionale concertée, dans les meilleures conditions environnementales

┌ Les emprises nécessaires au développement des modes de transport massiques, plus respectueux de l'environnement, moins émetteurs de gaz à effet de serre et plus économes en énergie doivent être prévues : voie d'eau et fret ferroviaire (ce dernier pour la desserte des sites « secs » notamment). ┘

## Maîtriser la demande d'énergie et réduire la vulnérabilité énergétique

### Sécuriser l'approvisionnement énergétique

┌ Il est impératif de maintenir les capacités de stockage de pétrole et de gaz, ainsi que les réseaux souterrains liés, de manière à limiter les transports routiers de matières dangereuses. ┘

## Réduire les inégalités environnementales, la vulnérabilité aux risques et l'exposition aux nuisances

### Conforter la trame verte d'agglomération en réduisant les carences en espaces verts publics

┌ Des emprises foncières sont à réserver dans les zones carencées en espaces verts du cœur d'agglomération, notamment dans les opérations de renouvellement urbain et en valorisant les espaces ouverts encore présents. L'accessibilité des espaces verts publics (maillage, lien avec les autres espaces publics, etc.) doit être améliorée. ┘

### Réduire la vulnérabilité aux risques naturels et technologiques

#### Risque d'inondations par débordement de rivières

┌ En l'absence de plans de prévention du risque inondation (PPRI), les zones des plus hautes eaux connues (PHEC) ne sont pas constructibles en dehors des espaces urbanisés à la date d'approbation du SDRIF, à l'exception des activités nécessitant la proximité du fleuve. ┘

┌ La réalisation à terme du projet d'aménagement hydraulique pour le ralentissement des crues dans La Bassée aval, entre Montereau-Fault-Yonne et Bray-sur-Seine, encore à l'étude, ne doit pas être obérée par des projets d'urbanisation ou d'infrastructures. ┘

#### Risques souterrains

┌ La vocation d'espaces verts et de loisirs publics des zones sous-minées (en particulier par d'anciennes carrières de gypse) non urbanisées doit être affirmée dans le cœur d'agglomération et dans la ceinture verte, en particulier dans les territoires carencés en espaces verts, comme par exemple la « corniche des forts » de l'Est parisien. ┘

#### Risques technologiques

┌ L'urbanisation nouvelle autour des établissements à risques, y compris les sites logistiques de transfert de marchandises dangereuses, doit être maîtrisée en tenant compte de leurs zones d'effets. Les espaces concernés doivent être réservés à un développement économique compatible, sauf dispositions contraires des plans de prévention des risques technologiques (PPRT). ┘

### Sites et sols pollués, et risques sanitaires associés

Une utilisation raisonnée de ces sites doit être recherchée en évaluant la compatibilité des usages selon le rapport pollution/coûts de dépollution des sols. ┘

## Doter la métropole d'équipements et de services de qualité

### ■ Développer et hiérarchiser les équipements et les services dans la perspective d'un aménagement durable

#### Privilégier la réduction des inégalités territoriales

#### Assurer l'accessibilité des équipements et services à l'ensemble de la population

Les nouvelles implantations doivent se faire prioritairement sur des sites bien desservis en transports collectifs et en circulations douces (privilégier les quartiers de gare, par exemple). ┘

#### Gérer « durablement » les équipements et les services, rechercher des localisations économes en espace et en énergie

L'intégration environnementale des grands équipements doit être assurée afin de minimiser les impacts sur l'eau, l'espace, l'énergie ainsi que la production de déchets, et afin de réduire leur impact visuel sur le paysage. ┘

#### Économiser la consommation d'espace en augmentant la densité

Pour les opérations d'équipements, la densification de l'existant est à privilégier par rapport à des extensions nouvelles (zones commerciales, sites universitaires). ┘

#### Prendre en compte de nouvelles proximités

Les terrains d'emprise affectés aux services urbains (équipements d'assainissement, de production et d'alimentation en eau potable, de valorisation, de recyclage et/ou d'élimination des déchets ; sites et plates-formes logistiques portuaires et/ou ferroviaires, ou souter-

rains pour les déchets, les matériaux, l'énergie...) doivent être conservés à ces usages, sauf si une relocalisation s'avère absolument nécessaire ou plus efficace par rapport au service rendu et au bilan écologique.

Il faut prévoir, en fonction des besoins, les réserves foncières pour l'extension des installations ou l'implantation d'équipements complémentaires permettant d'en accroître les performances au profit d'un meilleur fonctionnement des unités. ┘

### ■ Commerce

#### Favoriser une organisation hiérarchisée de l'offre commerciale

#### Garantir l'accès des populations à une offre commerciale de proximité

L'offre de proximité, destinée à satisfaire prioritairement les besoins quotidiens, doit être créée, maintenue et développée dans les espaces résidentiels, mais aussi dans les zones d'emplois et éventuellement dans les lieux de transit des populations. Elle doit être adaptée à la nature et à l'importance de la chalandise ou des flux à desservir. Si une réponse ne peut être donnée sur place, on doit procurer aux populations concernées les transports collectifs pour accéder à cette offre. ┘

#### Maîtriser et orienter les implantations commerciales

La requalification des équipements commerciaux, sous réserve que leur insertion et leur localisation soient adaptées, doit être préférée à la réalisation d'une opération nouvelle, ceci afin d'empêcher le développement de friches commerciales.

Les implantations diffuses, en particulier le long des axes routiers doivent être évitées et la multiplication des zones commerciales enrayée. Les implantations nouvelles seront donc orientées vers les zones existantes et déjà dédiées aux commerces, ce qui devrait participer à l'objectif de densification et de requalification. Les nouvelles implantations dont la nature ou l'importance viendraient nuire au bon fonctionnement d'un pôle urbain limitrophe (dévitilisation commerciale par exemple) doivent être évitées. ┘

#### Promouvoir un commerce plus respectueux de l'environnement

Pour toute création et extension d'un ou plusieurs magasins de commerce de détail d'une surface égale ou supérieure à 6000 m<sup>2</sup>, une desserte adaptée sera exigée afin de permettre à une part significative de la clientèle une accessibilité en transports collectifs et en modes doux. ┘

## Déchets

▮ L'objectif global de gestion écologique implique notamment de prévoir les espaces nécessaires, dans le cœur d'agglomération, pour l'accueil des équipements de collecte et de traitement des déchets (ménagers et assimilés, BTP) sous forme d'équipements fixes ou mobiles (plates-formes de regroupement et de tri des déchets du BTP, réseaux, déchèteries, sites de valorisation des mâchefers, etc.).

Les capacités d'enfouissement pour les déchets dangereux et non dangereux sont à préserver. La réservation d'espaces fonciers doit être privilégiée au voisinage des centres d'enfouissement technique (CET) existants pour permettre leur extension, dans la mesure où les conditions hydro-géologiques locales s'y prêtent. L'implantation de nouveaux CET de classe I ou II peut être permise en cas de besoin, en veillant pour ces derniers à améliorer la répartition régionale actuelle et à respecter le principe de proximité autant que faire se peut. ▮

## Sport

### Améliorer et rééquilibrer l'offre intermédiaire de niveau régional

▮ À ce titre, la totalité de leur emprise, même non encore aménagée, doit être conservée à cette destination. Il convient d'y autoriser de façon limitée, la possibilité de création d'installations sportives, de loisirs et culturelles ainsi que des capacités d'hébergement, et ce, dans le cadre contraint de leur vocation initiale « espace libre, animé, ouvert à l'ensemble de la population qui offre à ses usagers les possibilités d'expression les plus variées permettant la détente et la pratique d'activités sportives, culturelles de plein air et de loisirs dans un cadre naturel préservé du bruit ». ▮



# 3

## Le projet et les orientations pour l'aménagement de l'Île-de-France

- 3.1 Le projet spatial régional : une agglomération régionale aux territoires solidaires ..... p. 149
- 3.2 La géographie stratégique et prioritaire ..... p. 169
- 3.3 Les orientations d'aménagement pour la mise en œuvre du SDRIF ..... p. 173



**L**e Schéma directeur s'inscrit dans la continuité de l'aménagement régional, fondé depuis les années soixante sur le renforcement du polycentrisme.

Les défis importants à relever en matière de protection de l'environnement, de réduction de la consommation énergétique, tout en produisant un volume important de logements, obligent à maîtriser l'étalement urbain et à promouvoir une ville plus compacte et plus dense, économe en espace et en énergie ; les enjeux de cohésion sociale impliquent de donner plus d'atouts aux territoires défavorisés ; les enjeux d'attractivité et de développement économique préconisent d'améliorer l'offre urbaine, la qualité du cadre de vie et la performance du système de transports collectifs.

Ces défis sont une chance pour concevoir une ville plus vivante, plus facile à vivre, plus diverse, plus accessible à tous et se traduisent dans un projet spatial régional qui propose un fonctionnement métropolitain plus harmonieux et équilibré, de l'espace rural jusqu'au cœur d'agglomération.

Le projet spatial régional s'appuie sur :

- ▶ une agglomération centrale compacte, notamment dans son cœur, et un ensemble de pôles autonomes, hors agglomération centrale, maillant le territoire ;
- ▶ un cadre naturel largement préservé et une biodiversité remarquable, grâce à un territoire à 85 % non urbanisé, irrigué par la Seine et ses affluents, avec de riches espaces agricoles qui en couvrent la moitié et un patrimoine forestier qui en couvre le

quart. Le bassin de la Seine couvre plusieurs régions du Bassin parisien et relève d'une approche interrégionale.

L'objectif à l'horizon 2030 est d'achever la structuration de la métropole régionale. L'aboutissement du polycentrisme porté par les schémas directeurs précédents conduit désormais à :

- ▶ conforter les grandes polarités de l'agglomération centrale, Paris, pôles émergents du cœur d'agglomération, (ex-)villes nouvelles et, au-delà, villes historiques et villes cœurs des grands territoires hors agglomération centrale ;
- ▶ s'attacher aussi aux sites assurant des fonctions métropolitaines au sein de l'agglomération centrale : secteurs à fort potentiel foncier ou de mutabilité, grands sites économiques et aéroportuaires, trame verte et ceinture verte ;
- ▶ favoriser un territoire régional permettant la mise en réseau des bassins de proximité et d'emploi ; la nouvelle politique de transport, en termes de services comme de nouvelles infrastructures tangentielles ainsi que les rééquilibrages en logements et activités en sont les instruments majeurs ;
- ▶ préserver et valoriser un système régional des espaces ouverts cohérent ;
- ▶ faire du « fleuve » un élément fédérateur du projet et de l'identité régionale, en relation avec les régions voisines.

Pour ce faire, le SDRIF détermine une géographie stratégique et prioritaire, identifiant les espaces sur lesquels il est nécessaire de garantir une cohérence dans l'action et de concentrer des moyens pour concrétiser le projet spatial régional.

## 3.1 Le projet spatial régional : une agglomération régionale aux territoires solidaires

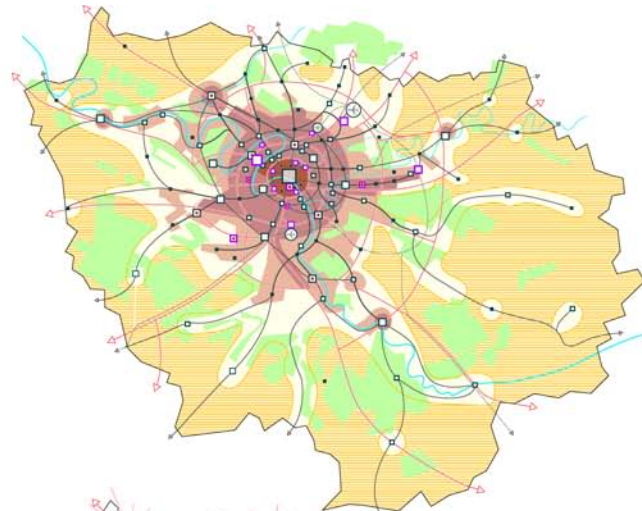
Marquée par des césures institutionnelles et fonctionnelles, la métropole francilienne doit favoriser la cohésion et le bon fonctionnement de son territoire. Celle-ci doit mieux s'organiser autour de son agglomération centrale, dont le cœur s'élargit, et prendre appui, au-delà, sur de grands territoires dont il convient d'assurer le développement soutenu et maîtrisé au regard des enjeux de consommation d'espaces. Il s'agit désormais d'achever la structuration polycentrique métropolitaine. Ce projet s'appuie sur des hypothèses quantitatives qui visent à un équilibre d'ensemble des différents bassins qui constituent la métropole. Ces hypothèses tiennent compte de fonctions métropolitaines diverses et complémentaires, réparties sur l'ensemble du territoire régional, avec une prépondérance dans l'agglomération centrale.

### ■ Un cœur d'agglomération mieux structuré et desservi

#### L'élargissement du cœur d'agglomération

Le cœur d'agglomération, avec 60 % de la population régionale et 70 % de ses emplois, recèle une part déterminante des facteurs d'attractivité économique et de rayonnement culturel et touristique de l'Île-de-France. Il est en forte mutation. Les contrastes sociaux, urbains et économiques s'estompent entre Paris et d'autres centralités au-delà du périphérique. Même si le centre décisionnel métropolitain reste étroitement attaché à Paris-ouest et à La Défense, les fonctions nationales de capitale, les fonctions économiques supérieures et les fonctions de rang mondial en matière de recherche, de création ou de médias sont réparties sur un espace plus large et sur de multiples pôles en émergence plus ou moins spécialisés.

C'est un cœur d'agglomération élargi qui joue maintenant un rôle de centralité pour l'Île-de-France et d'entraînement pour l'économie nationale, en particulier vis-à-vis des régions voisines. Il s'agit d'en assurer le bon fonctionnement, d'y renforcer les aménités urbaines, mais aussi de réduire les tensions, les fractures, les inégalités territoriales induites par les évolutions en cours. Le projet de rocade « Arc Express » aura un rôle structurant fort pour le cœur d'agglomération et permettra un maillage du réseau bénéficiant à l'ensemble des territoires franciliens et appuiera la réalisation de ces objectifs.



### Promouvoir une ville plus compacte et plus dense pour répondre au défi du logement et à l'accroissement des contraintes climatiques et énergétiques

Un accueil préférentiel de la croissance dans les zones urbaines existantes, en particulier les mieux desservies par les TC, en recherchant densification urbaine et mixité



Pôle urbain



Pôle spécialisé



Pôle principal d'enseignement supérieur et de recherche



Un développement polarisé et discontinu le long des axes de TC ferrés



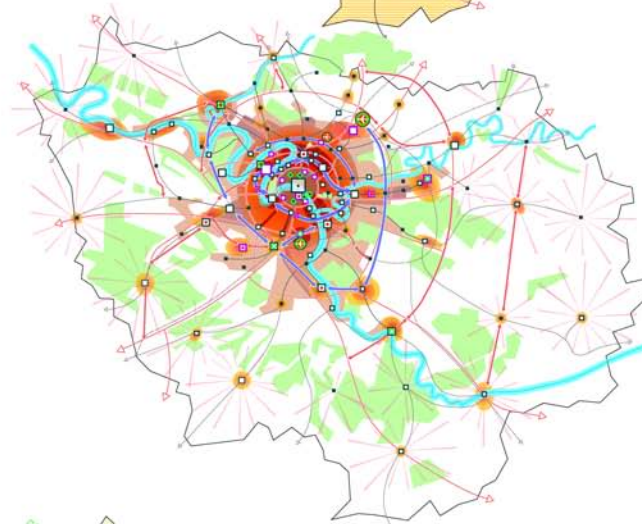
Une urbanisation restreinte dans les territoires non desservis par les TC



Réseau TC ferré



Réseau routier majeur



### Développer l'offre urbaine et la qualité de vie en Île-de-France, renforcer le potentiel économique et l'attractivité internationale

Le fleuve : élément fédérateur du projet régional



Un cœur d'agglomération élargi, mieux structuré et mieux desservi



Développer un système de rocade TC pour réduire les carences de desserte, soulager le réseau radial, désenclaver les territoires en difficulté et mettre en relation les pôles économiques du cœur d'agglomération



Organiser le développement autour des aéroports



Renforcer et autonomiser les grands pôles urbains d'extension métropolitaine



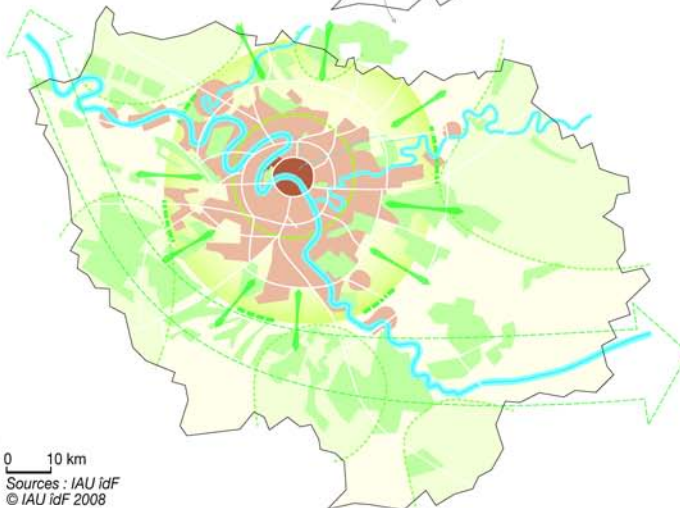
Améliorer la mise en réseau de ces grands pôles : par la réalisation de rocades et de tangentielles TC et en complétant le réseau routier majeur



Conforter le rôle des cœurs de bassins de vie de l'espace rural par une diversité d'équipements, de services et par un réseau de transports collectifs



Réseau, gare et future gare TGV



### Protéger la biodiversité, valoriser les espaces agricoles et naturels, et garantir la cohérence du système des espaces ouverts

Préserver la place de la nature au cœur de la ville : développer et renforcer le maillage de la trame verte d'agglomération



La ceinture verte : développement maîtrisé du front d'agglomération et protection renforcée de l'agriculture péri-urbaine



Protéger les grandes pénétrantes agricoles et boisées



Maintenir des coupures d'urbanisation sur les grands axes d'entrée dans l'agglomération



Mettre en valeur la vocation agricole, forestière, de tourisme et de loisirs de l'espace rural



Renforcer et compléter le système des parcs naturels régionaux



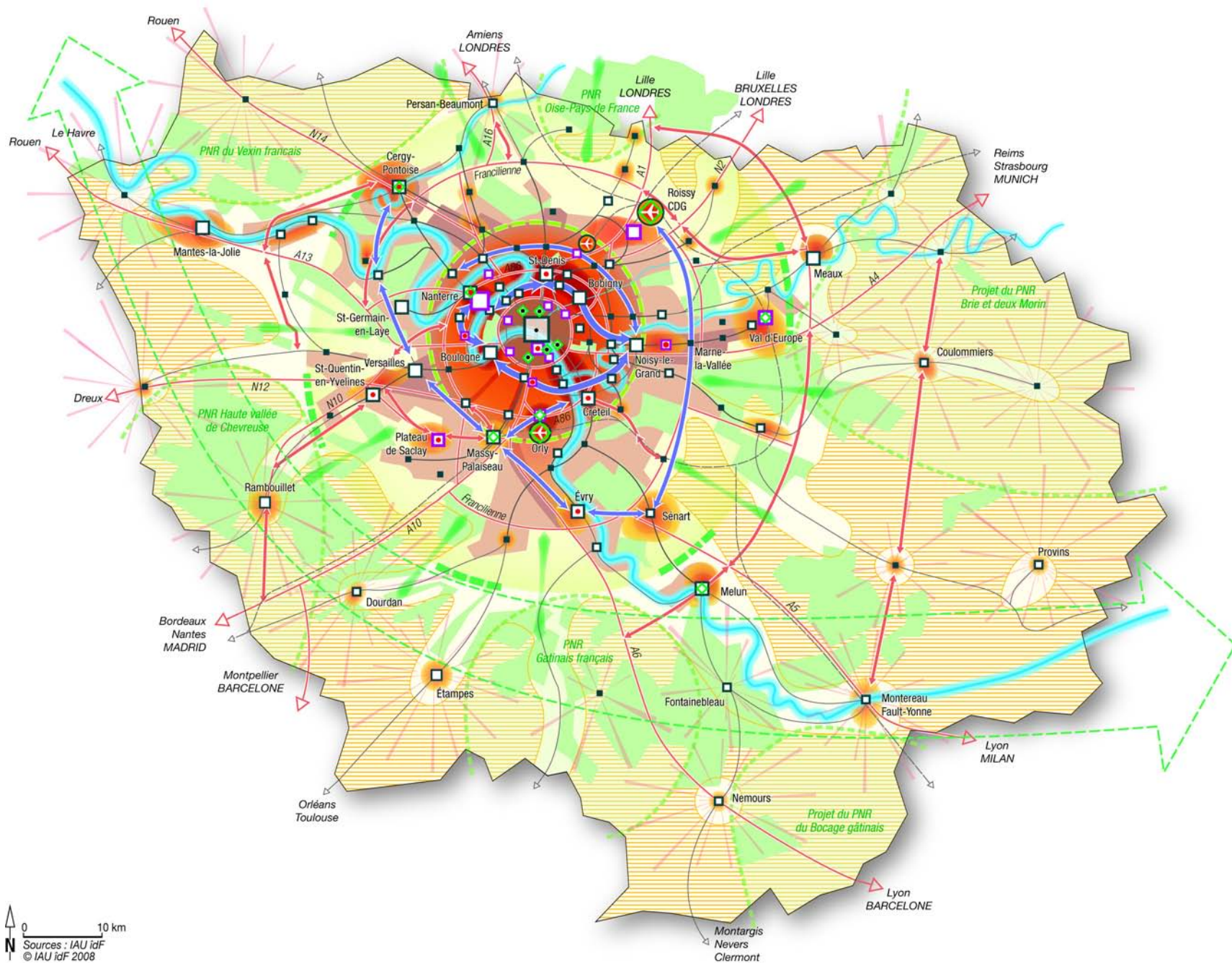
Garantir les continuités écologiques majeures



0 10 km  
Sources : IAU idF  
© IAU idF 2008



# Le projet spatial régional



## Une ambition qui s'appuie sur des tendances et des opportunités

### Une tendance au recentrage de la population et de l'emploi

On constate un renforcement du poids démographique de l'agglomération centrale, y compris à Paris (qui a regagné de la population dans les dernières années après quarante ans de dépeuplement).

De même, on note un ralentissement du desserrement de l'activité et un recentrage de la construction de bureaux sur le cœur de l'agglomération, tandis que la logistique poursuit son développement plutôt en limites extérieures de la région et dans le Bassin parisien.

### Un potentiel croissant de renouvellement urbain et de zones mutables

On constate l'importance du potentiel foncier mutable, même si certains sites sont contraints et s'il est nécessaire de réorienter vers une mixité logements/activités des sites réservés à usage d'activités. En effet, une grande partie de ce potentiel correspond à d'anciens secteurs industriels, notamment à l'ouest de La Défense, dans la boucle nord des Hauts-de-Seine, la Plaine-Saint-Denis, le secteur du Bourget, le secteur RN3/canal de l'Ourcq ou la Seine Amont et Orly-Rungis. Le mouvement de reconquête de friches industrielles ou ferroviaires observé dans les décennies 1980 - 1990 en cœur d'agglomération après avoir touché l'ouest s'étend à l'est, dans des conditions très différentes de positionnement dans le marché régional. La réussite de ces démarches de régénération

urbaine, dans des secteurs souvent défavorisés socialement et peu structurés sur le plan urbain, sera une avancée essentielle dans le rééquilibrage régional et la diffusion de la centralité métropolitaine dans le cœur d'agglomération.

### Des différentiels de densité

La densité moyenne des zones d'habitat à Paris est de 300 logements par hectare. Elle est trois fois plus forte que dans les Hauts-de-Seine, cinq fois plus forte qu'en Seine-Saint-Denis et dans le Val-de-Marne. Sur la durée, avec des politiques de sensibilisation et d'accompagnement efficaces et adaptées aux situations locales, le cœur d'agglomération possède un très fort potentiel de constructibilité pour relever le défi de la construction de 60 000 logements par an.

Si Paris dispose de faibles disponibilités foncières et atteint déjà de fortes densités, avec des densités humaines qui dépassent 300 habitants et emplois par hectare et des pics de densité à près de 800, une marge de densification dans le tissu urbain diffus existe encore. Après l'achèvement des dernières grandes zones d'aménagement concerté, certains sites présentent encore des opportunités, comme Paris nord-est ou Batignolles, et offrent la possibilité de restructurer des friches ou des territoires périphériques démembrés, et d'y introduire une certaine polarité urbaine ou économique. Mais l'essentiel du potentiel de densification se trouve dans le reste du cœur d'agglomération, où les densités humaines sont de 80 à 300 habitants et emplois par hectare, sur les grandes empri-

ses mutables, mais aussi dans l'ensemble des tissus urbains constitués, en particulier les mieux desservis.

Cette recherche de densification doit s'adapter aux caractéristiques et aux atouts des tissus concernés, en recherchant des modèles de mixité et d'habitabilité adaptés au contexte. Cet enjeu d'identité spécifique va de pair avec la volonté des collectivités, sur ces sites mutables, d'amener leurs territoires à jouer un rôle dans le développement économique régional. L'enjeu du logement y est donc prépondérant mais pas exclusif.

### Un rééquilibrage et une dynamisation des pôles de développement du cœur d'agglomération

Outre Paris, qui conserve un rôle essentiel pour les dynamiques et l'attractivité régionales, le cœur d'agglomération comporte des centres urbains historiques et des pôles très nombreux (quartiers d'affaires, centres de recherche et d'innovation, pôles touristiques, gares et carrefours d'échanges, villes préfectorales, grands équipements...) qui sont autant de moteurs du dynamisme régional. En émergent de grands secteurs d'importance métropolitaine, confirmés comme La Défense, ou en cours de renforcement comme la Plaine Saint-Denis ou le secteur de Boulogne-Issy-les-Moulineaux.

Le projet spatial favorise le fonctionnement en réseau de tous ces pôles (La Défense, Saint-Denis-Plaine de France/Roissy/Bobigny, Noisy-le-Grand/Val de Fontenay, Créteil/Seine Amont/Orly-Rungis, Vallée scientifique de la Bièvre, Massy/Palaiseau, Boulogne/Issy),

notamment par la réalisation d'infrastructures de transports collectifs. Il cherche aussi à développer le potentiel de positionnement métropolitain de certains de ces territoires, en particulier à l'est et au sud, pouvant favoriser le rééquilibrage régional et servir de leviers de redynamisation de territoires en difficulté (Seine Amont, Val de Fontenay/Noisy-le-Grand, Bobigny/axe Ourcq-RN3, secteur du Bourget...).

La mise en mouvement de ces sites mutables, situés en général au nord et à l'est, de la boucle nord à Seine Amont et Orly au sud, est de nature à compléter et modifier l'armature polycentrique de la région, avec des sites souvent de taille moindre, plus complexes à mobiliser, mais qui sont susceptibles de former un réseau entre Paris et les pôles plus éloignés (Roissy, Marne la Vallée, Évry). C'est un moyen de compléter les schémas directeurs précédents par une action structurante sur la banlieue constituée et de d'amplifier le développement, jusqu'ici plutôt porté par l'ouest et le centre du cœur d'agglomération.

### Une part essentielle à assurer dans la construction de logements

L'ambition régionale de construire 1,5 million de logements à l'horizon du Schéma directeur (2030), soit le quart du parc actuel, appelle une mobilisation de tous les territoires, en particulier du cœur d'agglomération. Si le cœur d'agglomération ne contribue pas significativement à cet enjeu, la pression urbaine se reportera sur l'espace rural, voire au-delà des limites régionales, avec des conséquences inacceptables en termes de consommation d'espace et de recours à l'automobile.

CARTE THÉMATIQUE

## La densité humaine (population + emplois) à la commune

Les déséquilibres sociaux, avec l'éloignement des populations modestes, s'accroîtront sans alternative.

Parce que le cœur d'agglomération est déjà souvent bien desservi, qu'il répond aux attentes urbaines des Franciliens, qu'il concentre une part importante des emplois régionaux, qu'il dispose d'un fort potentiel de mutation et de renouvellement, il doit accueillir une part importante de l'effort de construction régional. Cela passe par la sensibilisation de tous, par la levée d'un certain nombre de blocages et par l'évolution de réglementations dans les documents d'urbanisme locaux, pour permettre la mobilisation du foncier et son utilisation optimale en termes de densité et de mixité.

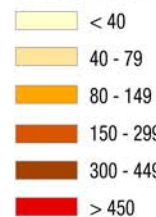
Le SDRIF identifie des « secteurs de densification préférentielle » qui correspondent notamment aux grands secteurs d'emprises mutables et aux pôles gares, en particulier ceux dont le niveau de desserte est élevé ou doit être amélioré, mais l'ensemble du tissu urbain diffus dispose d'un fort potentiel de densification qui doit être valorisé.

### Un cœur d'agglomération rendu plus accessible par une meilleure performance et par l'élargissement du maillage du réseau de transports collectifs

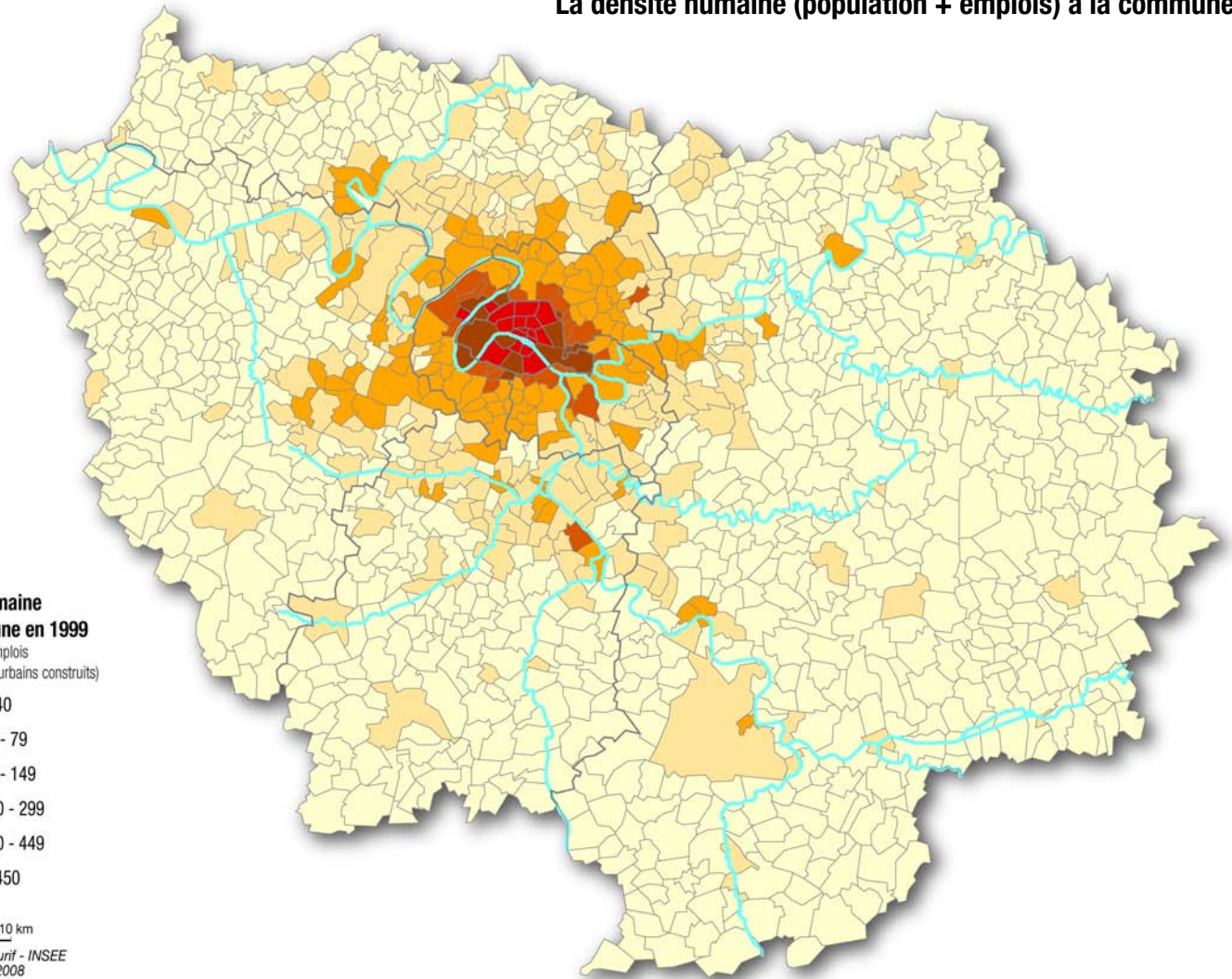
Le réseau de transports collectifs francilien, dense et maillé à l'intérieur de Paris, devient lâche et incomplet dès que l'on s'en éloigne, dans des secteurs qui accueillent pourtant des densités de plus en plus importantes d'habitants et d'emplois, et où croissent

#### Densité humaine à la commune en 1999

(population + emplois sur les espaces urbains construits)



0 10 km  
 Source : Iaurif - INSEE  
 © IAU idF 2008



fortement des flux transversaux qui ne peuvent actuellement être assurés que par la voiture, dans des conditions déjà aujourd'hui très dégradées.

Les objectifs de renforcement des polarités au-delà du périphérique, d'intensification urbaine et de développement fort de la construction dans l'agglomération centrale rendent indispensable d'envisager un renforcement conséquent de l'offre en transports collectifs dans le cœur d'agglomération, afin que soient préservées des conditions acceptables de mobilité. Il importe de faire bénéficier l'ensemble du cœur d'agglomération de la possibilité d'échanges multidirectionnels qui caractérise actuellement Paris.

Il s'agit donc de renforcer les niveaux de desserte sur les radiales existantes, notamment certaines lignes RER, par de meilleures fréquences et une plus grande amplitude horaire de fonctionnement. Il s'agit également de prévoir à terme un maillage de l'ensemble des lignes radiales, par de nouvelles lignes de rocade en cœur d'agglomération, à forte capacité, en site propre intégral et en grande partie souterraines. C'est le projet « Arc Express », essentiel pour accompagner les mutations urbaines du cœur d'agglomération et améliorer la performance du réseau de transports collectifs régional. Il propose le type de desserte le plus adapté dans les zones d'urbanisation denses et continues du cœur d'agglomération. Il permet de s'affranchir des contraintes d'insertion et de garantir de hautes capacités de transport et des vitesses commerciales suffisantes pour concurrencer avec succès la voiture particulière.

« Arc Express » répond ainsi à trois objectifs essentiels :

- ▶ le rattrapage des carences anciennes en matière de desserte des secteurs déjà très denses du cœur d'agglomération ;
- ▶ la réduction des inégalités territoriales par le désenclavement des territoires en difficulté et leur meilleur accès aux zones d'emplois ;
- ▶ l'anticipation et l'effet de levier nécessaire à la mise en œuvre des nouveaux secteurs de développements envisagés.

Le maillage du réseau radial par une rocade performante en cœur d'agglomération doit aussi permettre de soulager un certain nombre de lignes radiales aujourd'hui quasi saturées. Il multiplie également, pour l'ensemble des usagers du réseau francilien, y compris ceux habitant jusque dans l'espace rural, le choix de destinations possibles et aura des effets sur la performance de l'ensemble du système francilien des transports collectifs. C'est un projet ambitieux à engager sur la durée. Il doit se construire peu à peu, en fonction des priorités, sur la base de l'image finale d'un réseau cohérent et optimisé.

Les lignes de transports collectifs en site propre sur voirie (TCSP : tramway urbain sur fer ou pneu, bus en site propre) doivent continuer à être développées. En cœur d'agglomération, ces modes sont adaptés, lorsque leur réalisation et leur insertion sont possibles, pour augmenter les capacités de transport sur des axes bus saturés ou bien pour désenclaver des quartiers vers les pôles ou les lignes de niveau régional.

Une meilleure attractivité du réseau de trans-

ports collectifs sera obtenue par l'amélioration des conditions de rabattement sur les gares, stations et pôles de transports. Les modes de rabattement à privilégier en cœur d'agglomération sont le bus, la marche et le vélo, pour lequel, en particulier, la marge de progrès est très importante.

D'une manière générale, les conditions d'utilisation de la marche et du vélo doivent faire l'objet d'efforts cohérents et soutenus, tout particulièrement vers les trop nombreux pôles urbains et pôles d'emploi aujourd'hui difficilement accessibles par ces modes, même lorsqu'il s'agit de quartiers et communes limitrophes. Dans ce sens, il doit être envisagé de mener des actions de réaménagement et de meilleur partage modal de la voirie locale, ainsi que de réduction des coupures générées par les grandes infrastructures. Il faut également développer l'offre de stationnement spécifique pour les vélos, en particulier auprès des gares, des pôles d'emplois, d'équipements et de services.

Les politiques et le développement de l'offre en stationnement pour les voitures particulières, notamment sur le lieu du travail, doivent être menés avec le discernement nécessaire, afin de ne pas promouvoir un usage abusif de l'automobile vis-à-vis des transports collectifs et générer des augmentations de trafics routiers trop importantes sur un réseau de voirie déjà trop utilisés.

Enfin, s'il est admis que le renforcement de l'accessibilité dans le cœur d'agglomération ne passe plus par la poursuite du développement des réseaux de voies urbaines rapides en surface ou en souterrain dédiés à l'auto-

mobile, la réduction des principaux points durs générateurs de congestion du réseau principal d'autoroutes et de voies rapides reste à réaliser.

### **Un développement et un maillage de la trame verte d'agglomération pour renforcer la place de la nature dans la ville**

Malgré l'importance du patrimoine végétal hérité des siècles passés, en dépit des politiques importantes d'acquisitions et de création d'espaces verts publics, de vastes zones de carence persistent et de nombreux besoins restent insatisfaits. Avec l'objectif d'améliorer la qualité de l'environnement urbain des habitants, le SDRIF offre un cadre de cohérence d'ensemble pour les actions à mener afin de renforcer la place de la nature dans l'agglomération centrale :

- ▶ pérenniser les espaces verts et boisés publics existants et répondre à l'évolution des attentes des habitants, valoriser l'héritage végétal ;
- ▶ réduire les zones de carence par la création de nouveaux espaces verts et boisés publics dans les secteurs géographiques les plus carencés (ouest du Val-de-Marne, centre Seine-Saint-Denis, centre et nord des Hauts-de-Seine) et la mise en valeur d'espaces sous-minés par d'anciennes carrières (coteaux de Meudon...) ;
- ▶ définir, entre ces espaces verts et boisés publics, un réseau de continuités vertes et bleues d'intérêt régional, supports de circulations douces ou de continuités écologiques, tant radiales que concentriques : la

Seine, la Marne et les rivières susceptibles d'être rouvertes (la Bièvre, la vieille Mer, etc.), les abords plantés des grandes avenues et voies ferrées, la ceinture verte parisienne ;

- ▶ valoriser le grand paysage du cœur d'agglomération par une redécouverte de la présence de l'eau, du relief, des perspectives et des belvédères.

Cette valorisation de la trame verte d'agglomération répond à une forte attente sociale et est une des conditions de la réussite de l'objectif d'une ville plus compacte et plus dense.

## ■ L'agglomération centrale et ses polarités : équilibres et fonctions métropolitaines

### Renforcer les pôles structurants de l'agglomération

Les cinq villes nouvelles, dont trois sont aujourd'hui totalement revenues au droit commun, ont été pendant quarante ans au cœur de la stratégie d'aménagement de l'Île-de-France. Elles constituent aujourd'hui de véritables bassins de vie et d'emploi, avec des équilibres inégaux et des niveaux d'autonomie différents vis-à-vis du cœur d'agglomération. À part Sénart, la plus jeune d'entre elles, ce sont des pôles d'équipements structurants, notamment avec leurs universités. Mais elles sont relativement peu denses et n'ont pas atteint les niveaux de masse critique et d'offre de centralité qu'envisageait, en 1965, le Schéma directeur d'aménagement

#### CARTE THÉMATIQUE

### La trame verte d'agglomération

#### Développer l'offre en espaces ouverts au public

- créer de nouveaux parcs ou étendre les parcs existants en zones carencées
- ouvrir au public de nouveaux espaces boisés, naturels ou agricoles
- tendre vers les 10 m<sup>2</sup> par habitant d'espaces verts publics en zones carencées
- zone desservie par un espace vert public ou une liaison verte

#### Pérenniser les espaces verts publics au cœur de l'agglomération

- espaces boisés publics
- espaces verts et de loisirs publics
- 1<sup>ers</sup> grands espaces ouverts à proximité de Paris

#### Intégrer les espaces ouverts à la trame verte

- grands équipements sportifs
- cimetières
- entités agricoles urbaines

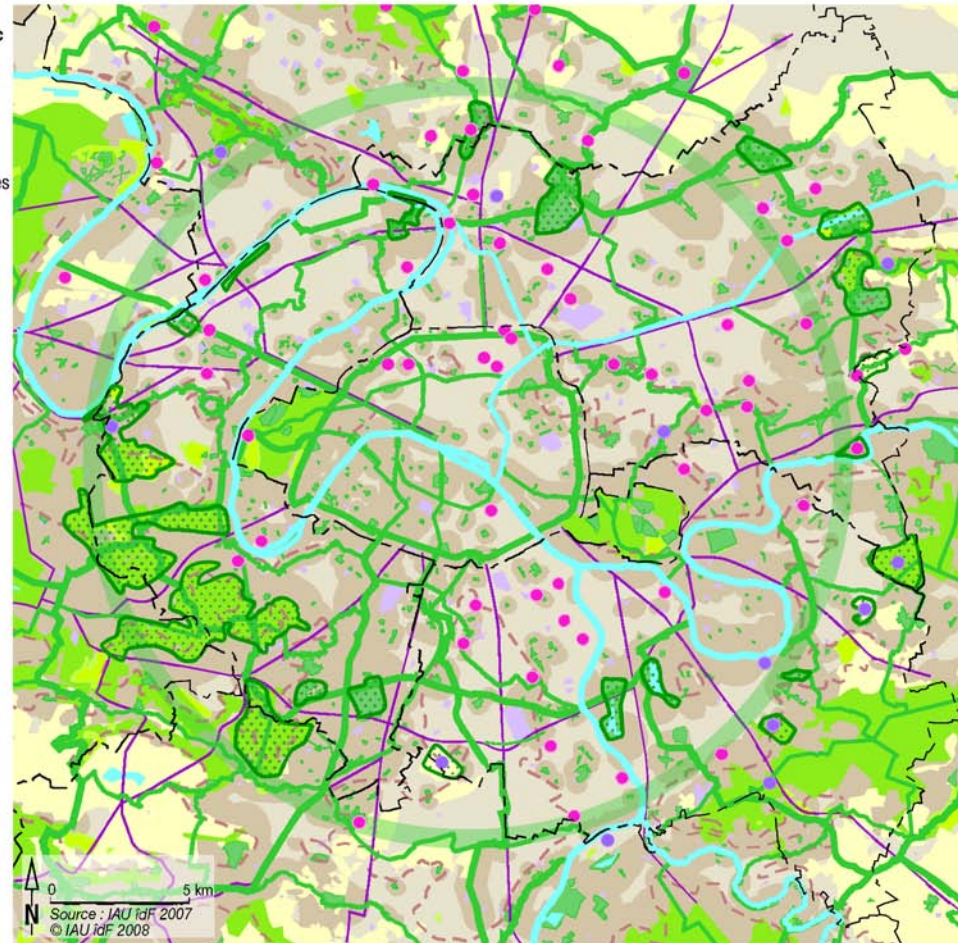
#### Créer un réseau de liaisons vertes et/ou écologiques, maillé et hiérarchisé

- (Réseau à terme représenté)
- liaisons vertes des grandes vallées et des canaux
  - liaisons vertes majeures
  - autres liaisons vertes

#### Mettre en valeur le paysage

- prendre en compte le relief
- s'appuyer sur les tracés historiques

- limite de la trame verte d'agglomération



et d'urbanisme de la région parisienne (SDAURP) : de 300 000 à 1 million d'habitants, sur la base d'une population régionale de 14 millions. Elles ont aussi induit un développement périurbain dans leur environnement et une mobilité essentiellement assurée par la voiture, même si leur desserte par transports collectifs, et l'usage qui en est fait, sont globalement corrects par rapport au reste de l'agglomération.

Évry, Saint-Quentin-en-Yvelines et Cergy-Pontoise ont quitté leur statut de « ville nouvelle » pour celui de pôles de premier niveau dans la structuration du territoire régional. Fortes de leur rôle de ville préfecture pour Évry et Cergy, de leur potentiel économique, universitaire et en matière de recherche - qui se traduit par une forte implication dans les pôles de compétitivité -, elles ont encore à jouer un rôle majeur dans le développement régional et pour l'accueil de fonctions métropolitaines. Elles doivent valoriser leur image, leurs atouts de centralité, leur poids et leur spécificité économique, leur capacité de polarisation et d'accueil de populations nouvelles. Leur contribution à la construction régionale, qui a fortement baissé dans les quinze dernières années, doit être confortée. Elles sont par ailleurs toutes confrontées à un enjeu fort de requalification urbaine et de renouvellement de leur immobilier d'entreprise. Elles doivent aussi renforcer leurs liens avec les pôles et territoires voisins, y compris lorsque leur zone d'influence dépasse les limites régionales (Saint-Quentin-en-Yvelines, Cergy). Le SDRIF prévoit de faciliter les liaisons entre elles par la réalisation des Tangentielles Ouest

et Sud. La Tangentielle Sud irriguera d'Évry à l'ensemble Saint-Quentin-en-Yvelines-Versailles, via le pôle de Massy-Saclay, en maillage avec les infrastructures radiales, et les TCSP locaux, le grand « Cône sud de l'innovation » qui s'épanouit depuis le cœur d'agglomération.

Les deux dernières villes nouvelles qui conservent leur statut, Sénart et Marne la Vallée vont connaître un développement important sur la durée du SDRIF. Elles représentent un potentiel foncier exceptionnel à l'échelle régionale, qui doit être valorisé par des programmes ambitieux. Sur Sénart, il y a un enjeu particulier de centralité, de rééquilibrage en termes d'emplois et de révision d'un mode d'urbanisation trop extensif. Chacune de ces villes doit renforcer ses liens et jouer sur ses complémentarités avec les villes voisines : Meaux et Val d'Europe d'une part, Melun et Sénart d'autre part.

Ces pôles constituant un axe fort à l'échelle du sud de la région, il conviendra de développer entre eux une synergie porteuse de développement à l'échelle régionale.

Les grandes villes du bassin d'approvisionnement traditionnel de Paris – Mantes, Meaux, et Melun – sont devenues des pôles de contact entre les territoires ruraux et l'agglomération centrale, qui s'est étendue jusqu'à leurs portes. Appuyées sur leur identité et leurs dynamiques propres, elles ont à renouveler leurs fonctions de centralité et leurs capacités de rayonnement pour tenir leur nouvelle place dans la métropole francilienne. Elles doivent également prévoir l'accueil de nouvelles activités pour affirmer leur rôle de pôle d'emplois.

Les services et infrastructures de transport collectif contribueront à soutenir le polycentrisme francilien, grâce à une amélioration des liaisons de rocade avec le projet « Arc Express » et les projets de Tangentielles. Ces rocades permettront, d'une part, de mailler au mieux le réseau ferroviaire radial et, d'autre part, de soutenir le développement des relations entre territoires partageant une communauté de fonctions et d'échanges. Leurs capacités seront adaptées aux densités urbaines desservies et aux trafics attendus.

#### **Favoriser le développement des secteurs bien desservis**

Les franges de l'agglomération centrale sont soumises aux très fortes pressions du développement urbain. Le territoire de la ceinture verte constitue le lieu principal des grands arbitrages à faire sur la vocation des espaces pour maîtriser l'étalement urbain et garantir le bon fonctionnement du système régional des espaces ouverts. En complément de la forte polarisation recherchée autour des centres évoqués ci-dessus, il convient de bien maîtriser l'évolution du front urbain.

Pour limiter la consommation d'espaces ouverts, tout en répondant aux besoins de construction de logements, de renforcement de la polarisation, de promotion d'une ville de la proximité, les objectifs de compacité, d'intensification urbaine, de mobilisation des territoires urbains constitués dans leur capacité de renouvellement, de mutation et de densification sont là aussi essentiels. La capacité d'accueil des quartiers de gares et

des secteurs les mieux desservis en transports collectifs devra être valorisée au maximum.

Cela implique de mieux structurer les réseaux pour des transports aux échelles des villes et de leur bassin de vie. Cela implique également d'améliorer les conditions de rabattement vers les gares du réseau régional, par les bus principalement, mais aussi par les modes doux.

#### **Les secteurs aéroportuaires : des secteurs stratégiques de portes d'entrée, d'échanges intermodaux et de développement économique, mais des nuisances à réduire**

Les aéroports sont les principales portes d'entrées internationales en Île-de-France et jouent un rôle majeur dans sa fonction de plaque tournante des échanges au niveau national, européen et mondial.

Les aéroports de Roissy - Charles de Gaulle, Orly et du Bourget sont des pôles d'activités importants à cause des emplois liés au trafic aérien, au fonctionnement de l'aéroport et aux activités induites (services divers, maintenance, logistique, tertiaire, hôtellerie, congrès et parcs d'exposition...). Roissy et Orly jouent un rôle majeur dans la structure polycentrique de la région. Le Bourget a des atouts à développer.

Il convient d'envisager d'ores et déjà, anticipant ainsi l'augmentation de la demande de trafic dû au transport de personnes, mais également de fret, de reporter l'activité sur l'aéroport existant de Paris-Vatry. L'évolution du trafic doit faire l'objet d'une

évaluation constante afin de ne pas aboutir à la saturation technique ou environnementale de l'aéroport de Roissy, voire d'Orly, ce qui se traduirait à la fois par une dégradation du cadre de vie des riverains et de l'excellence francilienne en matière aéroportuaire.

Les pôles d'Orly et du Bourget, tous deux situés à l'interface entre le cœur d'agglomération et les prolongements de l'agglomération centrale, qui disposent d'une bonne diversité de fonctions économiques et d'un important potentiel de mutation de zones d'activités, doivent renforcer leur rôle de pôles structurants.

Les trois aéroports connaissent des problématiques communes, quoique à des niveaux différents, qui découlent de l'équilibre à trouver entre la réduction de leur impact environnemental et la valorisation de leur impact économique :

- ▶ préserver les conditions de leur bon fonctionnement et leur capacité d'accueil du trafic, et donc ne pas développer de fonctions pouvant hypothéquer ces objectifs premiers ;
- ▶ restructurer l'organisation de leur plate-forme et en optimiser l'occupation ;
- ▶ améliorer la qualité de leur desserte terrestre, principalement par transports collectifs, et leurs liens avec les principaux pôles régionaux, voire avec les régions voisines, et renforcer leur caractère intermodal ;
- ▶ maîtriser la construction de logement et l'augmentation de population dans les zones soumises aux nuisances, et y créer

un mode de gestion satisfaisant des évolutions urbaines dans les tissus urbains constitués ;

- ▶ réduire et compenser les nuisances et pollutions imposées à leur environnement urbain, faire davantage jouer des mécanismes de péréquation et de solidarité envers les populations et les collectivités qui les subissent, renforcer les dispositifs de protection des riverains.

**Paris - Charles de Gaulle (Roissy)**, premier aéroport européen pour le fret et, après Londres, deuxième aéroport européen pour le trafic passagers et deuxième mondial pour le trafic passagers international, doit rester un atout majeur de l'attractivité de l'Île-de-France et du développement économique national.

Le respect de la qualité de vie des riverains se traduit concrètement par une réduction progressive des vols de nuits qui devra aboutir, à la faveur d'une concertation avec tous les acteurs concernés, à l'instauration d'une interruption des vols de nuit, notamment en agissant sur les vols liés au fret.

Le pôle de Roissy, avec environ 4 000 nouveaux emplois par an durant la dernière décennie, est le premier pôle créateur d'emplois de France. Il devrait continuer à connaître une forte croissance. L'aménagement d'une nouvelle zone d'activités internationales sur Tremblay-en-France y participera. Il importe d'être assez sélectif, quant aux activités qu'il accueille dans son environnement immédiat, pour éviter la congestion du réseau routier, de faire le meilleur usage du foncier

disponible et de préserver les grandes continuités d'espaces ouverts à sa périphérie nord et est. L'amélioration de sa desserte en transports collectifs, pour favoriser le report modal depuis la route et reconnecter l'aéroport avec son territoire d'influence, qui dépasse les limites régionales, est un enjeu essentiel, ainsi que le renforcement de sa desserte TGV, pour les passagers d'aujourd'hui et pour le fret de demain.

La mise en œuvre du développement durable implique, pour les riverains de la plate-forme de Roissy, de reconnecter ce pôle francilien majeur à son territoire, en particulier l'est du Val-d'Oise. Il faut améliorer, voire créer, une offre de transports collectifs avec les territoires riverains de la plate-forme de Roissy, qui connaissent un fort taux de chômage, alors que la part relative de la main-d'œuvre du Val-d'Oise et de la Seine-et-Marne dans l'activité de Roissy est en baisse.

**Orly** doit rester un des grands aéroports européens et garde, dans le respect de son plafonnement à 250 000 créneaux et environ 200 000 mouvements par an et de son couvre-feu, un important potentiel de valorisation du réseau qu'il dessert, notamment en termes de destinations européennes et transcontinentales. Le recentrage d'Orly sur des vols à « forte valeur ajoutée » ne pourra se faire que dans le respect du couvre-feu et de la limitation du nombre de créneaux. L'enjeu majeur de développement durable de l'aéroport d'Orly est de conforter sa vocation internationale et transcontinentale, tout en visant la réduction les nuisances subies par les riverains.

Porté par une forte dynamique d'acteurs, Orly qui dispose d'une bonne diversité de fonctions économiques (services aéroportuaires, fonctions logistiques, commerciales, tertiaires) et d'un important potentiel de mutation de zones d'activités. Il verra son potentiel renforcé à terme, notamment comme pôle tertiaire et centre d'affaires du Sud francilien. La création envisagée d'une gare TGV sur la future ligne d'interconnexion sud sera un atout supplémentaire pour sa vocation de porte d'entrée nationale et internationale au sud dans la région que lui assure le trafic aérien. Cet équipement nouveau ne devra pas générer de nuisances supplémentaires, notamment s'agissant de l'interconnexion sud, pour les riverains déjà soumis aux effets des nuisances aériennes.

**Le Bourget** est le premier aéroport d'affaires européen.

Le secteur du Bourget, qui bénéficiera de l'arrivée de la Tangentielle Nord, d'un prolongement du métro ainsi que d'un TCSP vers le Blanc-Mesnil et le parc d'expositions de Villepinte, a vocation à être un pôle économique important, à mi-chemin entre la Plaine-Saint-Denis et le pôle de Roissy, notamment sur des fonctions liées à l'aéronautique, à l'événementiel (salons, musée de l'air) ou aux éco-industries.

### **Valoriser la ceinture verte, élément clef du « système régional des espaces ouverts »**

La ceinture verte régionale désigne à la fois un secteur géographique, un anneau compris entre 10 et 30 kilomètres des portes de Paris, et le projet qui est porté par la Région depuis près de trente ans.

Elle offre près de 60 % d'espaces ouverts, pour moitié espaces agricoles et, proportion exceptionnelle pour une grande métropole mondiale, pour moitié espaces verts et boisés publics.

À l'interface de la trame verte d'agglomération, des grands espaces ruraux, des grandes vallées fluviales et des pénétrantes agricoles et boisées, la ceinture verte régionale constitue un élément clef du « système régional des espaces ouverts ».

Les principaux pôles de développement urbain de la région (villes nouvelles, aéroports...) sont situés dans le territoire de la ceinture verte, qui a accueilli près de 70 % des nouveaux habitants et 90 % des nouveaux emplois franciliens au cours des deux dernières décennies. Dans la ceinture verte, il faut à la fois :

- ▶ préserver des espaces ouverts, très appréciés pour leur proximité du cœur d'agglomération, et l'agriculture périurbaine, fragile, qui assure en partie la gestion de ces espaces ;
- ▶ permettre un développement urbain susceptible, en raison même de sa proximité des principaux pôles d'habitat et d'activité existants, d'être économe en espaces ouverts et en déplacements.

La valorisation des espaces ouverts et la densification des espaces construits sont indissociables l'une de l'autre. Les extensions urbaines prévues par le SDRIF de 1994 ont été réexaminées pour réorienter le développement vers les espaces les plus propices à un développement dense (bonne desserte par les transports collectifs, proximité des services urbains).

Le SDRIF propose donc une approche globale de la valorisation des espaces ouverts de la ceinture verte, fondée sur :

- ▶ le renforcement du réseau stratégique des entités agricoles, boisées et naturelles de la ceinture verte les plus proches du cœur d'agglomération, notamment par la reconquête de certaines liaisons dans le nord de l'Essonne ou le sud-est du Val-d'Oise ;
- ▶ la consolidation des grandes pénétrantes agricoles et boisées qui permettent, aux côtés des grandes vallées fluviales, de relier les grands espaces ruraux et la trame verte d'agglomération (approche radiale) ;
- ▶ la réconciliation entre réseaux de transports, formes urbaines et espaces ouverts, avec des principes de trafic automobile freiné et fluidifié, de meilleur partage modal de la voirie, de traitement des effets de coupure qui sont à promouvoir en alternative aux projets de déviations et voies nouvelles dans les espaces ouverts de la ceinture verte ;
- ▶ la promotion de trames vertes locales dans les grands axes de développement urbain.

### **De grands territoires hors agglomération centrale à la qualité de vie et aux dynamiques propres renforcées**

Les objectifs pour ces grands territoires hors agglomération centrale visent à renforcer le réseau des communes cœurs de bassins de vie, et répondre ainsi aux attentes des habitants en termes de services de transports, de niveau d'équipement et d'emplois, afin de leur offrir une équité d'accès aux services et aux équipements publics de la région capitale. Parallèlement, il s'agit de valoriser le rôle essentiel de ces territoires pour les équilibres environnementaux, la performance de la production agricole régionale, l'approvisionnement en matériaux et ressources naturelles.

#### **Des villes actives et équilibrées en liaison avec les dynamiques interrégionales**

Hors de l'agglomération centrale, les territoires sont structurés par un réseau de villes moyennes et petites qui assuraient traditionnellement un rôle de centre de services pour les territoires ruraux environnants. L'effet de polarisation de ces villes, tant en termes de centralité que d'habitat, s'est affaibli du fait de l'évolution des structures d'exploitation agricoles, de la diffusion résidentielle liée à la périurbanisation, de la dispersion des équipements et des commerces hors des centres-villes, de l'accueil de populations continuant à travailler dans l'agglomération centrale et

notamment dans le cœur d'agglomération.

Ces villes doivent retrouver leur rôle d'entraînement par le renforcement de leurs fonctions économiques, permettant une croissance maîtrisée et équilibrée entre population et emplois, et par un renforcement de leur offre de services et d'équipements. Il convient en outre d'intégrer dans ce rééquilibrage les effets de la pression foncière à Paris et en cœur d'agglomération, qui a poussé nombre de Franciliens parmi les plus démunis, travaillant en cœur d'agglomération, à s'installer hors agglomération centrale, notamment dans les territoires interrégionaux de l'est de la Seine-et-Marne. La densification vise notamment à limiter les effets de cette pression foncière. De même, la redynamisation de leurs bassins d'emplois devrait limiter les déplacements quotidiens. Pour autant, des services de proximité adaptés à ces populations devront être renforcés dans ces territoires. À ce titre, les villes moyennes et petites structurant ces espaces ont un rôle social majeur à jouer.

Il faut aussi mieux structurer la desserte interne du bassin de vie dont elles constituent le centre, améliorer l'offre de transports vers les grands pôles périphériques les plus proches et la mise à niveau des infrastructures, particulièrement ferroviaires et ponctuellement routières radiales, vers le cœur de l'agglomération.

Ces villes ont aussi parfois des atouts d'interface avec les régions voisines, qu'il faut gérer et valoriser, notamment en matière de desserte locale de part et d'autre des limites administratives.



Le SDRIF s'appuie sur une hiérarchisation des pôles urbains régionaux définie sur la base de différents critères et intégrant leurs perspectives de développement sur la durée du Schéma.

En plus des grandes villes historiques de Meaux, Mantes et Melun, qui constituent l'interface entre l'agglomération centrale et l'espace rural, le maillage territorial est assuré par un ensemble de pôles principaux : Coulommiers, Provins, Montereau-Fault-Yonne, Fontainebleau, Nemours, Étampes, Rambouillet, Dourdan. Au nord, les villes qui jouent un rôle équivalent sont situées en dehors du territoire régional (Senlis, Creil). Le rôle du pôle de Persan-Beaumont, porte d'entrée de la région sur l'axe de l'A16 et de la liaison Seine - Nord Europe, et qui s'inscrit sur l'axe tangentiel Creil - Mantes, via Pontoise et Cergy, sera conforté.

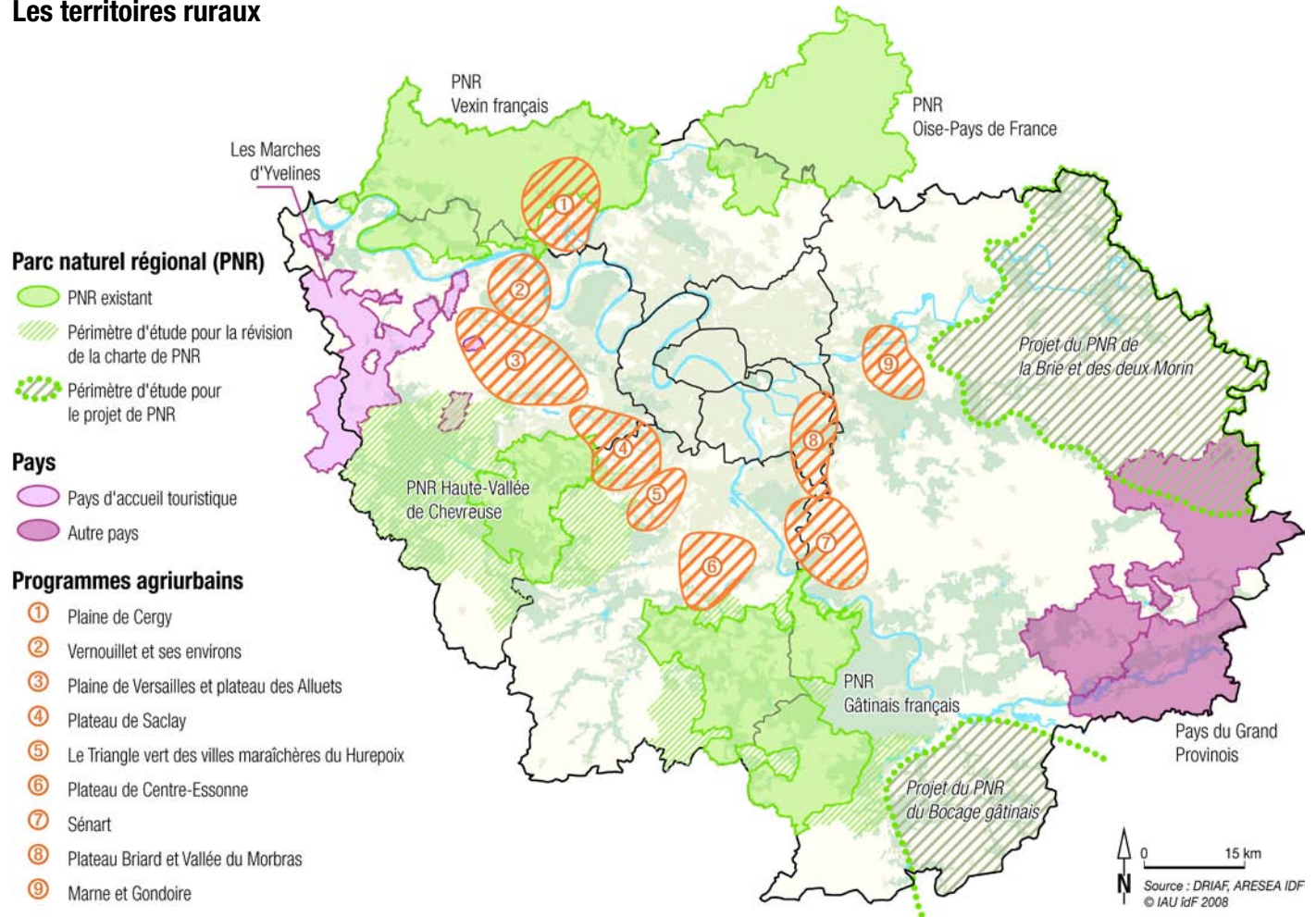
### Un développement urbain très restreint en dehors des corridors desservis par le réseau ferré

Les villes cœurs de bassin de vie sont, pour l'essentiel, situées dans les corridors irrigués par le réseau ferré de transports collectifs régional. À part les quelques exceptions de communes-centres non desservies (Milly-la-Forêt, Magny-en-Vexin, etc.), ce sont ces corridors qui ont vocation à accueillir, de manière polarisée et discontinue, la croissance urbaine dans l'espace rural, celle-ci devant être très limitée dans les secteurs non desservis ni équipés.

Renforcer ces villes et mieux répondre aux attentes des populations de l'espace rural et

## CARTE THÉMATIQUE






### Les territoires ruraux



## CARTE THÉMATIQUE

# Prendre en compte l'écosystème, valoriser le patrimoine, développer le tourisme






### Valoriser l'écosystème

-  confirmer le rôle de corridors biologiques du fleuve (restauration des bras morts, respect d'une zone tampon de rive, préservation des zones humides, renaturation de berges...)
-  utiliser le territoire du fleuve pour renforcer les vocations des espaces naturels et ruraux remarquables
-  utiliser le territoire du fleuve et assurer les traversées pour créer ou conforter les grandes liaisons régionales
-  établir ou conforter les coupures majeures à l'urbanisation, transversales au fleuve
-  lutter contre la vulnérabilité aux inondations (référer des plus hautes eaux connues (PHEC), définir les PPRI, préserver les zones d'expansion de crues...)



### Valoriser le patrimoine

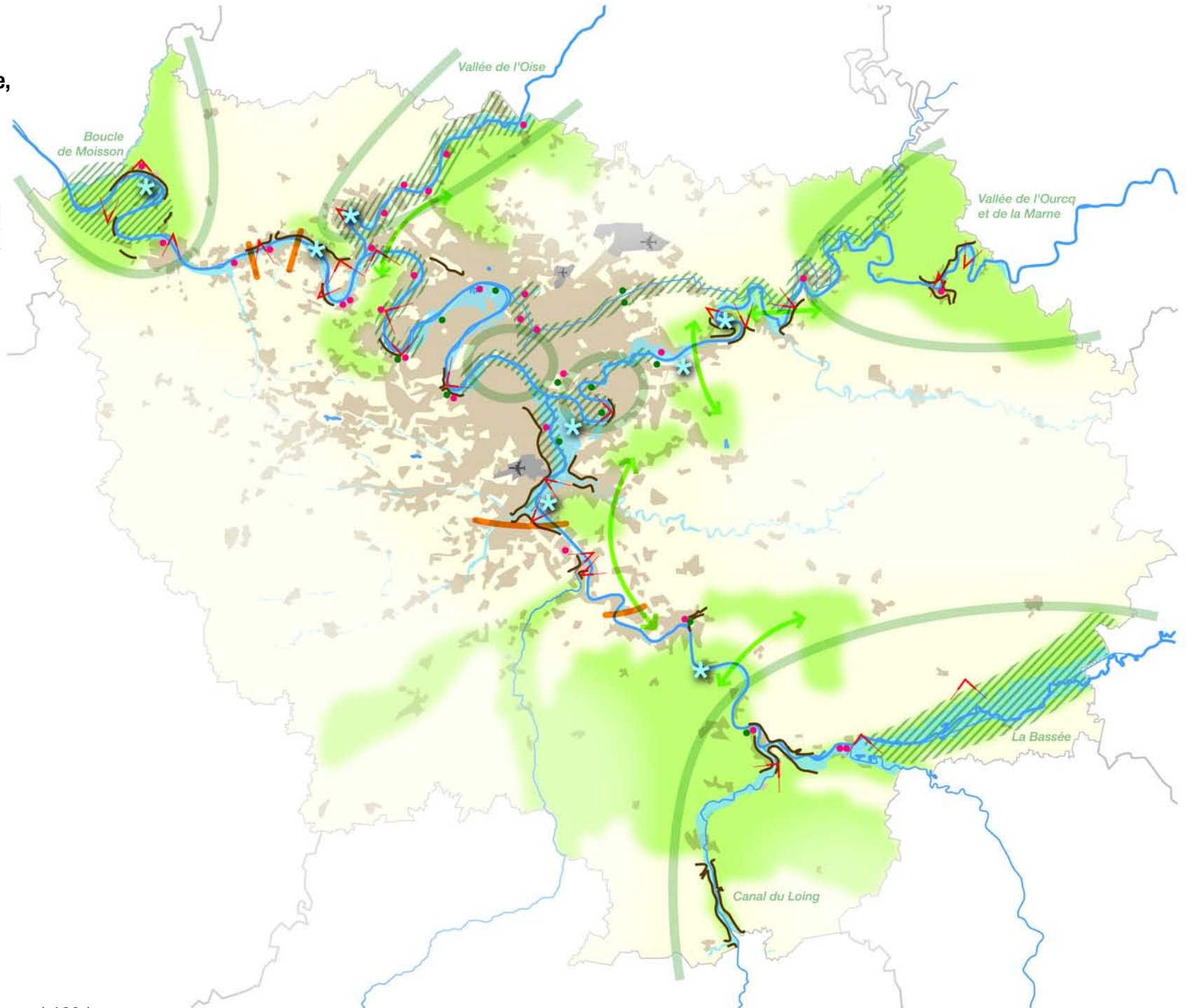
#### paysager et bâti lié au fleuve

Identifier et reconnaître le «patrimoine fluvial» levier du développement, de l'aménagement et révélateur de l'identité des territoires en s'appuyant sur les :

-  grandes entités paysagères (Seine, Marne, Oise et canaux)
-  principaux patrimoines bâtis et sites majeurs
-  principaux patrimoines naturels
-  principaux coteaux
-  principaux points de vue

### Développer le tourisme et les loisirs en rapport avec le fleuve

-  utiliser le fleuve et les canaux comme lieux supports de la valorisation de territoires à enjeux touristiques et de loisirs
-  bases de plein air et de loisirs sur la Seine, la Marne et l'Oise



des territoires interrégionaux impliquent en matière de transport :

- ▶ de garantir les accès vers l'agglomération régionale (notamment par le cadencement des trains, leur rapidité et leur confort) ;
- ▶ de développer les liaisons en transports collectifs entre pôles structurants de l'espace rural, et avec les pôles du Bassin parisien hors Île-de-France.

### Valoriser les différentes fonctions de l'espace rural

Les différentes fonctions de l'espace rural doivent être protégées et valorisées :

- ▶ production agricole et forestière. En ce qui concerne l'agriculture, le SDRIF et sa déclinaison dans les documents d'urbanisme locaux doivent permettre de mieux assurer aux agriculteurs une visibilité foncière qui garantit la viabilité des exploitations. Il faut aussi accompagner le renforcement nécessaire de l'ensemble des filières agricoles, de l'amont à l'aval, et des équipements et services qu'elles nécessitent ;
- ▶ préservation de la biodiversité (reconnaissance et protection des corridors biologiques) ;
- ▶ prévention des risques naturels et technologiques (notamment avec la création d'une nouvelle génération d'ouvrages de prévention des inondations comme dans La Bassée) ;
- ▶ régulation des ressources naturelles (les forêts franciliennes ont par exemple un rôle dans la régulation de microclimats régionaux) ;
- ▶ renforcement des atouts paysagers et des fonctions de tourisme et de loisirs ;

- ▶ valorisation touristique des milieux naturels qui peut constituer un complément économique à l'activité agricole ;
- ▶ maintien des pôles ruraux de vie et d'animation des territoires qui, sans avoir vocation à se développer, répondent aux besoins des habitants qui y résident.

### Renforcer les atouts paysagers et le système des parcs naturels régionaux

L'espace rural de l'Île-de-France (cf. carte « Les territoires ruraux ») bénéficie de forts atouts paysagers et patrimoniaux, qui doivent être valorisés en :

- ▶ protégeant les grands massifs boisés (Rambouillet, Fontainebleau...) et les autres ensembles de nature remarquable (La Bassée, Seine-Epte, Orxois-deux Morin, etc.) ;
- ▶ garantissant les continuités écologiques d'intérêt régional, interrégional, voire européen, notamment l'arc principal de la biodiversité et les ensembles de nature ordinaires (espaces agricoles, etc.) ;
- ▶ encourageant une gestion plus durable des ressources naturelles (eau, matériaux, etc.).

Le potentiel de tourisme et de loisirs, créateur d'emplois et de richesses au niveau local, s'appuie déjà sur les quatre parcs naturels régionaux (Vexin français, Haute vallée de Chevreuse, Gâtinais français) ou interrégional (Oise - Pays de France), qui sont des laboratoires en termes de gouvernance, de recherche de qualité de gestion des espaces urbains et ruraux, et en matière de développement dura-

ble (soutien aux éco-filières, énergies renouvelables, éco-tourisme, etc.). Cet ensemble de parcs naturels régionaux va être renforcé par la création envisagée de deux nouveaux PNR : Brie et deux Morin, Bocage gâtinais, dont les périmètres méritent d'être travaillés dans une perspective interrégionale, en coordination avec les régions voisines (Champagne-Ardenne, Bourgogne et Centre).

### ■ Le fleuve, élément fédérateur du projet spatial régional

La Seine et ses affluents constituent un ensemble remarquable le long duquel s'échelonnent des éléments variés témoignant du développement de la métropole. Élément structurant, fédérateur du territoire régional et porteur de l'identité de l'Île-de-France, il doit être reconnu dans ses différentes fonctions : corridor biologique d'importance nationale et européenne, axe de transport, axe économique, axe de renouvellement urbain, axe de loisirs et de tourisme, élément marquant de la composition urbaine et paysagère du territoire régional. Ce réseau fluvial mobilise des territoires d'ampleur très diverse et représente un écosystème dont la régulation nécessite un mode de gestion à différentes échelles et une coordination étroite entre de nombreux acteurs. Sa valorisation repose sur les principes de mixité d'usages et de maîtrise des risques et des pollutions, de l'amont à l'aval, tenant compte de la diversité des sites et des acteurs. Elle s'inscrit nécessairement dans

une démarche de coopération avec les Régions voisines qui relèvent aussi du Bassin de la Seine, de l'amont à l'aval, en cohérence avec le plan Seine interrégional.

### Prendre en compte l'écosystème, valoriser le patrimoine, développer le tourisme

L'écosystème « fleuve » représente une source de valorisation pour les territoires proches du fleuve. Il doit être conforté pour répondre aux enjeux d'un développement régional durable.

La première condition est l'amélioration de la qualité de l'eau de la Seine en renforçant les interventions en amont sur ses affluents, en assurant la cohérence des maîtrises d'ouvrage locales, dans le cadre du Schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE) et des schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) locaux. La limitation de l'imperméabilisation des sols et l'intégration des principes de rétention et de traitement des eaux pluviales, dès la conception des nouveaux projets, participent de cet objectif.

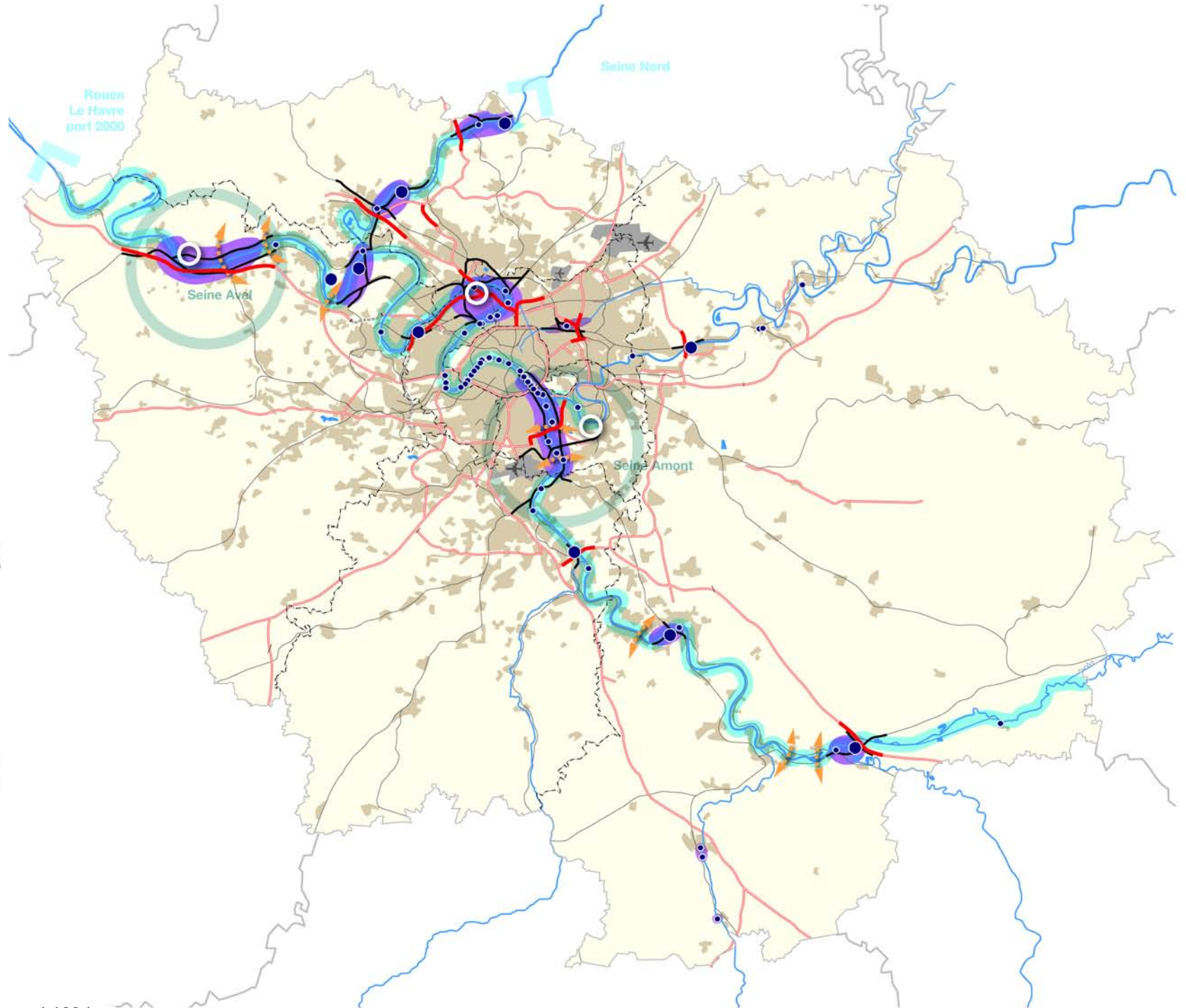
### Prendre en compte l'écosystème

Pour valoriser l'écosystème fluvial, il faut conforter son rôle de corridor biologique en soutenant les projets qui permettent de :

- ▶ reconquérir les zones humides, en restaurant les bras morts et en favorisant la renaturation des berges. En milieu urbain, la création de promenades, d'espaces de loisirs, de jardins et d'espaces publics plantés et paysagers sur les rives participent à ce processus ;

CARTE THÉMATIQUE

Associer le fleuve  
au développement économique  
et à la politique énergétique



Promouvoir et valoriser les sites  
d'activités majeurs riverains

- maintenir les espaces d'activités associées au fleuve, favoriser leur insertion et permettre leur évolution (approvisionnement énergétique, transfert de matériaux et déchets...)
- site d'opérations d'intérêt national en Seine Aval et Seine Amont

Encourager le transport par voie d'eau

- s'inscrire dans le grand réseau navigable européen "canal Seine Nord Europe", le "Havre Port 2000"
- s'appuyer sur l'intermodalité "eau-fer-route" :
  - plates-formes multimodales majeures (à conforter)
  - autres plates-formes multimodales (à conforter ou à créer)
  - ports en milieu urbain (à conforter ou à créer)
- nouveaux franchissements sur le fleuve liés aux projets de réseaux routiers

0 10 km  
N  
Source : IAU idF  
© IAU idF 2008

- ▶ renforcer les vocations des espaces naturels et ruraux remarquables ;
- ▶ maintenir et créer des coupures vertes, transversales ou longitudinales, pour assurer les grandes liaisons écologiques régionales figurant au schéma de services collectifs des espaces naturels et ruraux. La valorisation des berges comme espaces ouverts, paysagés et plantés participe au maillage du fleuve avec les grands espaces naturels régionaux voisins (agricole, paysager ou boisé) ;
- ▶ lutter contre la vulnérabilité aux inondations en intégrant la notion de « gestion » du risque, qui implique le maintien de zones d'expansion naturelle des crues, en compensation partielle aux effets du développement urbain ;
- ▶ lutter contre les pollutions et gérer les déchets dans le cadre d'une solidarité interrégionale amont/aval.

### **Valoriser le patrimoine paysager et bâti lié au fleuve**

La Seine, ses principaux affluents et les canaux comprennent de nombreux éléments, singuliers et ensemble, paysagers ou bâtis remarquables. Le projet régional implique de mieux identifier et reconnaître ce patrimoine participant à une valorisation d'ensemble et touchant les projets de développement culturel, touristique, social ainsi que la qualité du cadre de vie. Cette reconnaissance implique :

- ▶ d'associer, au niveau paysager, les différentes échelles, celle du grand paysage et celle de paysages plus proches qui entourent l'axe de la Seine, de la Marne, de

l'Oise, des canaux et celle des jonctions avec les vallées ;

- ▶ de distinguer les sites de confluences et les îles, lieux singuliers et sensibles qui méritent une attention particulière.

### **Développer le tourisme et les loisirs en rapport avec le fleuve**

Le tourisme fluvial, composante essentielle du tourisme francilien, associe plusieurs formes de tourisme (culturel, vert, de loisirs, éducatif), des activités sportives (voile, aviron, canoë-kayak, etc.) et de plaisance. Il favorise l'appropriation de la région tant par ses habitants que par ses visiteurs.

Pour réaliser cet objectif de valorisation touristique du fleuve et des territoires qui l'entourent, il faut :

- ▶ favoriser la diffusion des flux touristiques par la voie d'eau vers ces territoires ;
- ▶ assurer les moyens d'une cohabitation harmonieuse entre les différents usages, tel celui de protection des milieux naturels par rapport aux projets touristiques.

### **Associer le fleuve au développement économique et à la politique énergétique**

Axe historique de commerce et d'échanges, pourvoyeur d'eau et d'énergie, au XIX<sup>e</sup> siècle, le fleuve est un lieu « désigné » pour l'industrie. Malgré les crises successives touchant le secteur de l'énergie et une nouvelle localisation des activités près des nœuds routiers, les sites industriels proches du fleuve restent très présents.

Les communes riveraines du réseau fluvial

totalisent la moitié des surfaces des sites industriels régionaux et celles riveraines de la Seine en représentent 28 %. La nature des activités (ports, énergie, stockage, usines de traitement des eaux usées ou des déchets, industries de production ou industries de hautes technologies...) et la localisation à proximité de la voie d'eau, de la route et du fer rendent ces sites « stratégiques ». Cette situation devient particulièrement intéressante dans un contexte nouveau, devant associer développement économique et politique énergétique et répondre aux besoins d'approvisionnement de la région.

Le projet d'aménagement d'ensemble du « corridor fluvial » répond à cet objectif par le maintien et la valorisation de ces sites. Leur promotion doit être associée au développement du transport fluvial et à l'amélioration de l'intermodalité des transports.

### **Promouvoir et valoriser les sites majeurs d'activités riverains du fleuve**

Ces objectifs de maintien et de valorisation des espaces d'activités associées au fleuve, en bonne insertion écologique, supposent :

- ▶ d'encourager le redéveloppement économique et urbain autour du réseau fluvial en y favorisant les activités associées au fleuve et au transport fluvial ;
- ▶ de promouvoir la réhabilitation des sites d'activités en friches ou sous occupés. La vallée de la Seine offre cinq grandes séquences de sites industriels où d'importantes mutations sont prévues. Deux sont classées comme sites d'opérations d'intérêt national (la Seine Amont et la Seine

Aval, territoire dont la vocation industrielle est particulièrement forte). Les autres territoires sont en « Seine-sud », en « Seine-Essonne » et dans la boucle nord de la Seine (secteur de Gennevilliers). Sont également concernés les sites industrialo-portuaires de la vallée de l'Oise. Le maillage de ces sites fluviaux avec les réseaux ferré et routier est déterminant pour leur évolution, et la trimodalité constitue un atout majeur ;

- ▶ de favoriser leur intégration, en les ouvrant à d'autres usages, en les reliant au tissu environnant, en améliorant leur traitement paysager ;
- ▶ de prévoir la réutilisation d'anciens sites pour l'implantation d'activités nouvelles liées à l'approvisionnement et à la desserte des zones urbaines. Les ports urbains « linéaires » sont une nécessité pour la ville (transferts de matériaux, enlèvement de déchets, etc.) ;
- ▶ de diminuer les risques en engageant une dépollution adaptée aux nouvelles occupations ;
- ▶ d'inscrire ces mutations dans l'espace et le temps en définissant une politique d'intervention foncière sur les secteurs clefs et en associant à cette politique les principaux partenaires concernés.


### **Encourager le transport de marchandises et de passagers par voie d'eau**

Le projet d'aménagement du « corridor fluvial » doit favoriser ces échanges en permettant l'implantation et le développement de nouveaux services de transport fluvial. Les deux


## CARTE THÉMATIQUE

### Ouvrir le fleuve sur la ville et composer avec les territoires naturels et bâtis


#### Valoriser les vocations du "front de fleuve" : berges, fronts bâtis et naturels, vis-à-vis

-  dominante bâtie et minérale :  
favoriser la (re)qualification des quartiers riverains  
(relier les berges à l'espace public, structurer  
les activités, intégrer les ports urbains...)
-  dominante naturelle :  
favoriser des aménagements adaptés au milieu  
naturel en associant la renaturation de berges,  
l'intégration des zones d'expansion des crues,  
la préservation des paysages...



#### Élargir le corridor du fleuve aux territoires concernés

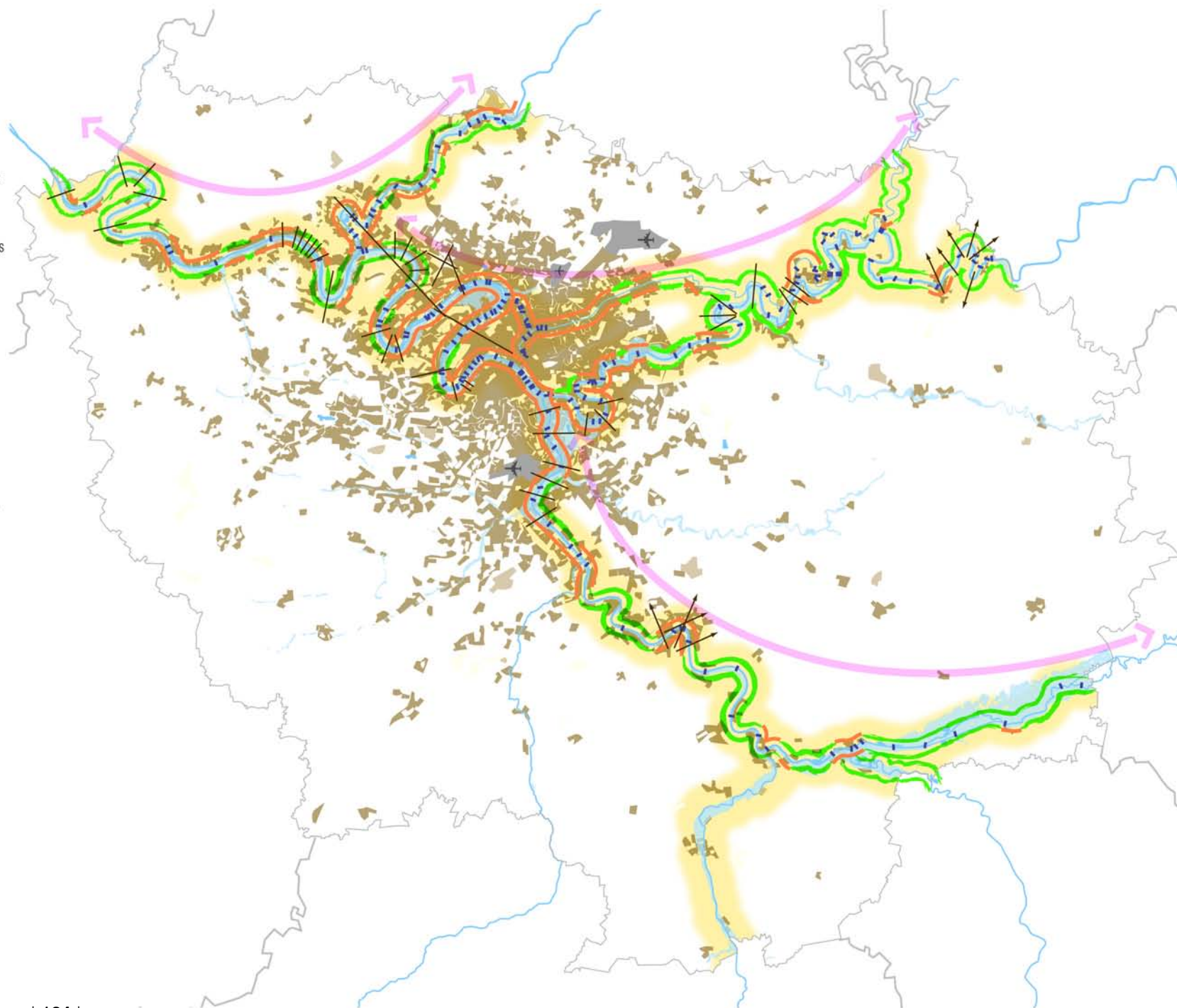
-  composer et aménager selon un territoire  
à géométrie variable (dépassant l'espace  
des berges), par la prise en compte des coteaux,  
perspectives, axes de composition,  
continuités et liens inter-rives...

#### Utiliser les berges et les rives comme supports privilégiés d'itinéraires de promenades

-  assurer la continuité des itinéraires,  
supprimer les coupures, aménager les accès,  
relier les itinéraires à l'espace public...

#### Confirmer le corridor fluvial comme axe privilégié pour assurer la continuité des itinéraires "vélos-routes" et "voies vertes"

-  favoriser l'accès au fleuve et aux vallées  
à partir de ces grands itinéraires
-  lutter contre la vulnérabilité aux inondations  
(référer des plus hautes eaux connues (PHEC),  
définir et appliquer les plans de prévention  
des risques inondations (PPRI), adapter  
les projets aux contraintes



objectifs sont de s'inscrire dans le grand réseau navigable européen et de s'appuyer sur l'intermodalité « eau-fer-route » pour créer un maillage d'échanges efficace entre les plates-formes multimodales, les ports urbains et le reste du territoire. Pour mettre en œuvre ce projet, il faut :

- ▶ accompagner les effets des grands projets en mettant en place une nouvelle gouvernance avec les régions voisines concernées, pour penser ensemble leur positionnement et leur développement à l'échelle du Nord-Ouest européen et de la façade atlantique ;
- ▶ renforcer les possibilités d'intermodalité en offrant de nouvelles possibilités de création de sites, au travers d'une politique foncière adaptée ;
- ▶ optimiser le réseau des ports fluviaux par l'intégration de nouveaux espaces portuaires de taille variable à l'échelle régionale ;
- ▶ assurer une meilleure mixité et compatibilité d'usages sur les ports, entre eux, ainsi qu'avec les autres sites d'activités et les quartiers urbains (intégration d'itinéraires de promenades, sécurité et conditions d'accès aux sites, desserte, haltes fluviales et de transport de passagers, etc.).

La voie d'eau revêt aussi un potentiel non négligeable, à la fois en termes économiques et écologiques, pour le transport de personnes. Les services de navettes fluviales seront développés, notamment en cœur d'agglomération, en raison d'un fort potentiel de demande et des services supplémentaires qu'ils peuvent offrir face à la saturation des autres réseaux.

## Ouvrir le fleuve sur la ville pour permettre sa réappropriation

Le fleuve, encore peu accessible, constitue une armature physique exceptionnelle, de ses berges aux lignes de crêtes, et un espace naturel ouvert continu, innervant toute la région et au-delà. Cet espace unique qui traverse les zones urbaines les plus densément peuplées de la région est un important levier du processus de renouvellement et de valorisation des territoires. Les conditions et la qualité de réappropriation du fleuve, et des « canaux parisiens », par les futurs projets d'aménagement urbains sont fondées sur quelques principes et objectifs :

### Valoriser les vocations d'un front naturel et urbain

Le projet d'aménagement d'un véritable front de fleuve naturel et urbain implique de :

- ▶ favoriser la reconquête et l'aménagement des quartiers riverains en intégrant les contraintes liées aux risques d'inondation. La Région soutiendra les projets favorisant la réduction de la vulnérabilité et ceux fondés sur une solidarité amont/aval ;
- ▶ concevoir des projets participant à la limitation et à la gestion des eaux de ruissellement (stockage et traitement des eaux pluviales) ;
- ▶ encourager la renaturation des berges et réaliser des zones tampons dans les projets d'aménagement riverains ;
- ▶ structurer les activités associées à la voie d'eau et encourager les projets permettant une meilleure intégration et une multiplicité des usages.

### Ouvrir le territoire au fleuve

Le projet d'ouverture du fleuve sur la ville repose sur un élargissement des relations du fleuve avec les territoires concernés, en s'appuyant sur les sites de coteaux, les points hauts, les perspectives naturelles et urbaines (allées des parcs et forêts, chemins, etc.), afin d'éviter un « effet de mur » autour du fleuve. Cela implique la protection des coteaux et des vues directement associés au fleuve et un soutien aux projets contribuant à une valorisation paysagère à l'échelle du corridor fluvial.

### Utiliser les berges et les rives comme support privilégié d'itinéraires de promenades

Créer un véritable maillage entre les berges du fleuve et la ville nécessite de :

- ▶ construire un partenariat durable avec les acteurs institutionnels responsables de la gestion du domaine public fluvial (VNF, PAP) et les partenaires (publics ou privés) qui en partagent l'usage afin de définir les modes d'accessibilité et d'occupation des berges ;
- ▶ assurer une continuité des itinéraires de promenades sur les berges ou à proximité. L'enjeu, à terme, est la réappropriation la plus complète possible des berges en tant qu'espace public régional majeur ;
- ▶ traiter les effets de coupures qui existent entre la ville, le fleuve et ses berges. Dans le cas des infrastructures routières, cet effacement des coupures exige une implication forte des collectivités concernées pour transformer les voies dédiées au tra-

fic routier en voies de partage des modes (circulation piétons et cyclistes, transports collectifs, voitures particulières) permettant un accès facilité aux berges du fleuve.

### Confirmer le corridor fluvial comme axe privilégié pour assurer la continuité des itinéraires des « vélos routes » et des « voies vertes »

Les grands itinéraires cyclables transnationaux empruntent les axes des principales vallées. L'objectif est de favoriser l'accès au fleuve et aux vallées à partir de ces grands axes.

## Les hypothèses quantitatives du projet spatial régional

Les éléments ci-après donnent les ordres de grandeur qui résultent des orientations de la carte de destination générale des différentes parties du territoire (pastilles) et des orientations générales du SDRIF, orientations qui s'imposent et ont servi à élaborer le projet spatial régional.

### La contribution de chaque territoire à l'effort régional de construction de logements : une variable clef

La contribution de chaque territoire à l'effort régional de construction de 60 000 logements par an à l'horizon 2030 constituera, dans le dialogue entre le niveau régional et le niveau territorial autour de la mise en œuvre du SDRIF, une variable clef.

### Répartition de la construction de logements entre les différents types de territoires

	Construction annuelle de logements entre 2005 et 2030	en %
Cœur d'agglomération	30 500	51 %
Autres communes de l'agglomération centrale	20 000	33 %
Autres agglomérations	7 000	12 %
Communes de l'espace rural	2 500	4 %
<b>ÎLE-DE-FRANCE</b>	<b>60 000</b>	<b>100 %</b>

Les espaces de référence cités dans les tableaux ci-dessus et ci-contre figurent sur la carte des grandes entités géographiques p. 18.

### Hypothèses de répartition de la construction de logements et de la densité des espaces d'habitat du projet spatial régional

	Espaces d'habitat en 2005 (ha)	Espaces d'habitat en 2030 (ha)	Densité des espaces d'habitat en 2005	Densité des espaces d'habitat en 2030	Construction de logements par an	Part de la construction régionale	Démolition de logements par an
<b>Espaces déjà urbanisés</b>	<b>128 500</b>	<b>131 400</b>	<b>41 logts/ha</b>	<b>46 logts/ha</b>	<b>40 000</b>	<b>2/3</b>	<b>14 000</b>
• dont secteurs de densification préférentielle	6 400	9 300	80 logts/ha	87 logts/ha	15 000	1/4	3 000
• dont tissu urbain diffus	122 100	122 100	39 logts/ha	42 logts/ha	25 000	5/12	11 000
<b>Secteurs d'urbanisation</b>	-	<b>16 150</b>	-	<b>31 logts/ha</b>	<b>20 000</b>	<b>1/3</b>	-
• dont communes urbaines	-	12 650	-	36 logts/ha	18 000	3/10	-
• dont communes rurales,	-	3 500	-	14 logts/ha	2 000	1/30	-
<b>ÎLE-DE-FRANCE</b>	<b>128 500</b>	<b>147 550</b>	<b>41 logts/ha</b>	<b>44 logts/ha</b>	<b>60 000</b>	<b>1/1</b>	<b>14 000</b>

### Estimation maximale des extensions urbaines cartographiées et non cartographiées

	Estimation maximale			Nombre de communes	Moyenne par commune
	extensions urbaines carto-graphiées	extensions urbaines non carto-graphiées*	total extensions urbaines		
<b>Cœur d'agglomération</b>	<b>250 ha</b>	<b>1 100 ha</b>	<b>1 350 ha</b>	<b>118</b>	<b>NS</b>
<b>Agglomération centrale**</b>	<b>10 800 ha</b>	<b>5 300 ha</b>	<b>16 100 ha</b>	<b>285</b>	<b>56 ha</b>
• dont communes situées à moins de 2 km d'une gare	8 300 ha	4 200 ha	12 500 ha	214	58 ha
• dont autres communes	2 500 ha	1 100 ha	3 600 ha	71	51 ha
<b>Autres agglomérations</b>	<b>6 100 ha</b>	<b>3 100 ha</b>	<b>9 200 ha</b>	<b>211</b>	<b>44 ha</b>
• dont communes pôles de centralité et disposant d'espaces situés à moins de 2 km d'une gare	2 000 ha	1 100 ha	3 100 ha	38	81 ha
• dont communes pôles de centralité ou disposant d'espaces situés à moins de 2 km d'une gare	3 400 ha	1 500 ha	4 900 ha	124	40 ha
• dont autres communes	700 ha	500 ha	1 200 ha	49	24 ha
<b>Espace rural (bourgs, villages et hameaux)**</b>	<b>3 050 ha</b>	<b>4 350 ha</b>	<b>7 400 ha</b>	<b>667</b>	<b>11 ha</b>
• dont communes disposant d'espaces situés à moins de 2 km d'une gare	1 300 ha	1 650 ha	2 950 ha	154	19 ha
• dont autres communes	1 800 ha	2 650 ha	4 450 ha	513	9 ha
<b>ÎLE-DE-FRANCE</b>	<b>20 200 ha</b>	<b>13 850 ha</b>	<b>34 050 ha</b>	<b>1 281</b>	<b>27 ha</b>

\* Les extensions urbaines non-cartographiées résultent pour partie du maintien des espaces naturels déjà destinés à être ouverts à l'urbanisation dans les plans d'occupation des sols et les plans locaux d'urbanisme à la date d'approbation du SDRIF (source : CARTO-PLU) et pour partie des trois types de secteurs d'urbanisation non cartographiés :

- les secteurs de développement à proximité des gares ;
- les pôles de centralité à conforter hors agglomération centrale ;
- les secteurs de développement modéré (bourgs, villages et hameaux).

\*\* La règle du développement modéré des bourgs, villages et hameaux ne s'applique pas aux sept communes de l'espace rural situées en ville nouvelle : Bailly-Romainvilliers, Ferrières, Jossigny, Magny-le-Hongre et Serris (Marne la Vallée) et de Réau et Tigery (Sénart). Elles sont ici considérées comme faisant partie de l'agglomération centrale.



Au-delà de la seule répartition par département (dans chapitre 2.1), la répartition de la construction de logements entre les différents types de territoires et, au sein de chaque territoire, entre les espaces déjà urbanisés et les espaces d'urbanisation nouvelle, devrait permettre notamment un meilleur équilibre habitat/emploi.

### La répartition de la construction de logements entre les espaces déjà urbanisés et les espaces d'urbanisation nouvelle

40 000 logements par an, soit les deux tiers de l'effort régional de construction, pourraient être construits dans les espaces déjà urbanisés. Parallèlement, 14 000 logements par an pourraient y être fusionnés, transformés ou plus souvent démolis, réduisant à + 26 000 logements par an le solde net dans ces espaces.

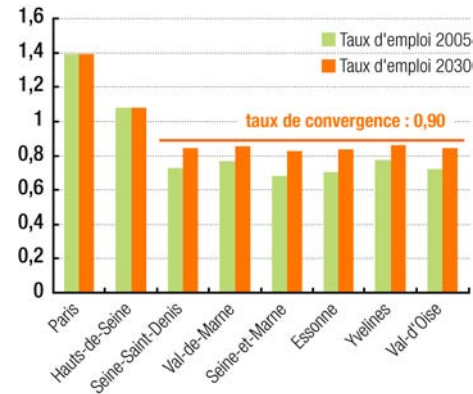
La densité des espaces d'habitat dans les espaces déjà urbanisés devrait s'accroître en moyenne de 9 % entre 2005 et 2030, passant en moyenne de 80 à 87 logements/ha dans les secteurs de densification préférentielle, situés principalement dans le cœur de l'agglomération, qui accueilleraient ainsi 15 000 logements par an, et de 39 à 42 logements/ha en moyenne dans le tissu urbain diffus, qui accueillerait ainsi 25 000 logements par an, soit presque la moitié de l'effort régional de construction.

20 000 logements par an, soit le tiers de l'effort régional de construction, pourraient être construits dans les secteurs d'urbanisation nouvelle inscrits au SDRIF. L'estimation

### Hypothèse d'évolution des taux d'emploi par département entre 2005 et 2030

	Taux d'emploi 1990	Taux d'emploi 2005	Taux d'emploi 2030
Paris	1,61	1,39	1,39
Hauts-de-Seine	1,11	1,08	1,08
Seine-St-Denis	0,71	0,73	0,84
Val-de-Marne	0,77	0,77	0,86
Seine-et-Marne	0,64	0,68	0,83
Essonne	0,69	0,71	0,84
Yvelines	0,74	0,77	0,86
Val-d'Oise	0,64	0,72	0,84
<b>ÎLE-DE-FRANCE</b>	<b>0,95</b>	<b>0,91</b>	<b>0,99</b>

### Hypothèse d'évolution des taux d'emploi par département entre 2005 et 2030



### État 2005 (estimation), état 2030 (perspective) et part départementale dans l'évolution régionale entre 2005 et 2030

	Parc de logements et construction			Population active			Emploi		
	Parc 2005	Parc 2030	Part de la construction totale* 2005-2030 (60 000 logt/an)	Population active 2005	Population active 2030	Part de l'accroissement de la population active 2005-2030	Emploi 2005	Emploi 2030	Part de l'accroissement de l'emploi 2005-2030 (+ 28 000 emplois/an)
Paris	1 319 000	1 362 800	8 %	1 185 000	1 210 000	9 %	1 651 000	1 681 000	4 %
Hauts-de-Seine	737 100	869 900	14 %	785 000	840 000	21 %	848 000	911 000	9 %
Seine-St-Denis	601 000	774 300	15 %	730 000	783 000	20 %	530 000	661 000	19 %
Val-de-Marne	576 400	730 500	13 %	665 000	705 000	15 %	509 000	604 000	14 %
Seine-et-Marne	525 500	713 100	15 %	635 000	655 000	7 %	431 000	542 000	16 %
Essonne	486 800	646 300	12 %	598 000	622 000	9 %	422 000	521 000	14 %
Yvelines	578 400	728 300	12 %	692 000	707 000	6 %	535 000	607 000	10 %
Val-d'Oise	454 700	605 100	12 %	580 000	615 000	13 %	420 000	519 000	14 %
<b>ÎLE-DE-FRANCE</b>	<b>5 279 000</b>	<b>6 430 300</b>	<b>100 %</b>	<b>5 870 000</b>	<b>6 137 000</b>	<b>100 %</b>	<b>5 346 000</b>	<b>6 046 000</b>	<b>100 %</b>

\* Il s'agit de la construction totale (incluant le remplacement de 14 000 logements ayant disparu chaque année par mutation ou démolition)

### Taux d'emploi et «indice de disparité de taux d'emploi»

**Le taux d'emploi**, rapport entre le nombre d'emplois offerts et le nombre d'actifs résidents est une notion intéressante pour envisager l'équilibre habitat-emploi, à condition toutefois de noter que :

- le taux d'emploi ne doit pas forcément être égal à 1, à toutes les échelles et pour tous les territoires. Si l'on peut souhaiter qu'à l'échelle de la région ou d'un faisceau le nombre d'emplois soit égal au nombre d'actifs (taux d'emploi égal à 1), on peut également souhaiter que certains territoires au sein de ces faisceaux polarisent l'emploi (taux d'emploi nettement supérieur à 1), ce qui se fera forcément aux dépens d'autres territoires (tout est donc une question d'échelle) ;
- un taux d'emploi de 1 au sein d'un territoire ne signifie pas que tous les actifs du territoire «vivent et travaillent au pays», surtout si ce territoire offre principalement des emplois de cadres à des actifs majoritairement ouvriers. On peut imaginer une région dans laquelle tous les territoires auraient un taux d'emploi de 1, mais où les déplacements domicile-travail seraient plus importants que dans une autre région où la moitié des territoires aurait un taux d'emploi de 1,5 et l'autre de 0,5 ;
- le taux d'emploi est un taux, c'est-à-dire qu'il comprend un numérateur et un dénominateur. L'amélioration d'un taux d'emploi s'accélère quand l'augmentation de l'emploi s'accélère, quand l'augmentation des actifs ralentit, où quand on assiste aux deux phénomènes simultanément. Autrement dit, le rééquilibrage de l'emploi nord-est/sud-ouest peut se faire à la fois en accélérant la création d'emploi plutôt à l'est et en accélérant la construction de logements plutôt à l'ouest.

En revanche, depuis la réforme de la taxe professionnelle (disparition de la composante «masse salariale»), le taux d'emploi est de moins en moins apte à rendre compte d'un éventuel «équilibre fiscal».

«L'indice de disparité de taux d'emploi» exprime en pourcentage, à une date donnée, la part de l'emploi qu'il faudrait redistribuer entre des composantes spatiales de la région (par exemple, entre les départements) pour que chaque composante présente un taux d'emploi égal à la moyenne régionale.

maximale des extensions urbaines offertes, cartographiées ou non, est d'environ 34 050 ha (26 550 ha dans les communes urbaines et 7 400 ha dans les communes rurales). Il est cependant fait l'hypothèse que cette capacité maximale pourrait ne pas être utilisée à plein. Les espaces d'habitat pourraient occuper en moyenne la moitié (50 %) des extensions urbaines effectives, même si cette part est susceptible de varier fortement d'un secteur à l'autre, au bénéfice du rééquilibrage de l'emploi. Les espaces d'habitat au sein des secteurs d'urbanisation nouvelle auront ainsi en moyenne une densité de 34 logements/ha (36 logements/ha dans les secteurs d'urbanisation préférentielle et conditionnelle et les secteurs de développement à proximité des gares, 14 logements/ha dans les secteurs de développement modéré des bourgs, villages et hameaux).

Le rapport entre le nombre de logements construits dans les espaces déjà urbanisés et dans les secteurs d'urbanisation nouvelle devrait toutefois varier fortement selon le type de territoire :

- dans le cœur d'agglomération, où quasiment aucune extension urbaine n'est envisageable, tous les logements devraient être construits dans le tissu déjà urbanisé (soit 30 500 des 40 000 logements par an évoqués ci-dessus) ;
- dans le reste de l'agglomération centrale et de la région, 9 500 logements par an pourraient être construits dans le tissu déjà urbanisé et 20 000 dans les secteurs d'urbanisation nouvelle inscrits au SDRIF ;

le rapport (un tiers, deux tiers) y serait donc exactement inverse de celui envisagé à l'échelle de la région.

### L'impact de la répartition de la construction de logements sur l'équilibre habitat/emploi

Les perspectives d'évolution de l'emploi sont fondées sur les hypothèses suivantes :

- une stagnation du taux d'emploi à Paris et dans les Hauts-de-Seine ;
- une convergence assez rapide vers un taux d'emploi de 0,90 pour tous les autres départements : chaque département effectuée, entre 2005 et 2030, les deux tiers du chemin qui le sépare du taux d'emploi de 0,90.

La réalisation de ces perspectives devrait avoir pour effet :

- une poursuite de la réduction des disparités de taux d'emplois entre départements ;
- une réduction accélérée des déséquilibres entre les taux d'emploi des faisceaux.

## 3.2 La géographie stratégique et prioritaire

Pour faire face aux mutations environnementales, sociales et économiques, le projet spatial régional – traduit dans le projet de Schéma directeur – précise une organisation de l'espace renouvelée et repère les adaptations et transformations majeures nécessaires à l'ensemble de ce territoire métropolitain.

Ainsi, le SDRIF et sa géographie stratégique et prioritaire s'appuient sur des ambitions distinctes, complémentaires et cohérentes entre elles :

- ▶ organiser harmonieusement les grandes fonctions que la métropole doit assurer et, au travers de politiques urbaines, atteindre les objectifs énoncés pour un développement durable de l'Île-de-France ;
- ▶ structurer et composer l'ensemble du territoire régional afin d'affirmer ses vecteurs d'identités remarquables ;
- ▶ mobiliser la totalité des territoires afin de mettre en valeur l'ensemble de leurs potentialités et en synergie leurs diversités.

La géographie stratégique et prioritaire identifie les espaces sur lesquels il est nécessaire de garantir plus particulièrement la cohérence dans l'action et de concentrer des moyens pour concrétiser le projet spatial régional. Cette approche s'appuie sur les politiques sectorielles (transport, logement, équipements, etc.), recherche une cohérence spatiale globale en réponse aux défis régionaux

et repère les territoires pour lesquels des attentes spécifiques s'expriment.

À la charnière entre le projet spatial régional, la carte de destination générale des différentes parties du territoire et les actions à entreprendre pour une mise en œuvre effective du SDRIF, la géographie stratégique et prioritaire rend lisible les choix opérés et les principales orientations territoriales.

Au sein de l'agglomération centrale, qu'il s'agisse du cœur d'agglomération élargi ou des grandes polarités métropolitaines, ou hors de l'agglomération centrale, dans les grands espaces ruraux et interrégionaux, le SDRIF identifie : les territoires stratégiques et les sites prioritaires.

Les territoires stratégiques correspondent à des secteurs présentant de fortes potentialités de développement, qui doivent avoir un rôle moteur et structurant pour répondre aux défis qui se posent à l'Île-de-France. Les opérations d'intérêt national décrétées par l'État sont, de fait, des territoires stratégiques du SDRIF. Plusieurs autres territoires ne bénéficiant pas de statut spécifique relèvent cependant d'enjeux régionaux, ce qui leur confère également un rôle stratégique.

Les sites prioritaires sont les secteurs concernés de façon particulièrement forte par les enjeux de rééquilibrage, de réduction des inégalités et de cohésion sociale.

Les deux géographies, stratégique et prioritaire, se recoupent en partie. Elles peuvent se décliner à deux échelles, celle de territoires vastes et celle de sites bien identifiés dans lesquels les atouts qu'ils constituent pour l'Île-de-France sont à organiser.

### ■ Les territoires stratégiques

Les territoires stratégiques, ou « territoires en mouvement », sont porteurs de potentiels de développement dont la cohérence d'aménagement ou de mise en valeur conditionne significativement la réalisation des grands objectifs du SDRIF :

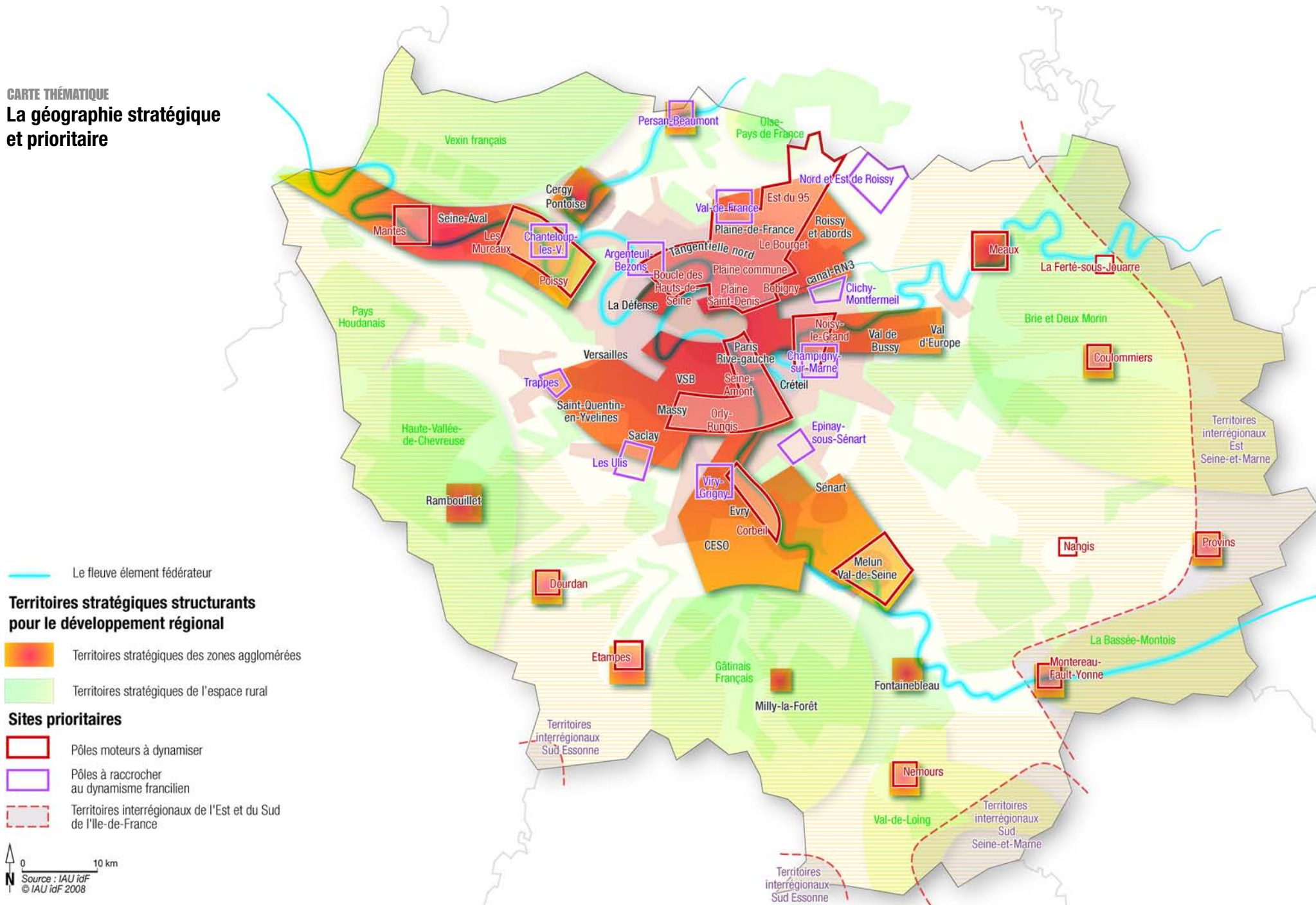
- ▶ le développement de l'emploi, de l'excellence économique et de l'attractivité internationale ;
  - ▶ une relance massive de la construction de logements et notamment de logements sociaux ;
  - ▶ la valorisation des enjeux environnementaux.
- L'Île-de-France comprend des territoires moteurs du développement économique régional, et stratégiques à ce titre. Ces pôles existants, à développer ou en reconversion, accueillent la large gamme des fonctions sur lesquelles repose l'économie régionale métropolitaine : pôles tertiaires, pôles d'échanges, d'affaires et de recherche de rayonnement international à développer, pôles d'excellence en matière industrielle ou en matière d'activités liées à l'environnement, activités logistiques essentielles au fonctionnement régional. Ils accueillent aussi les principaux secteurs portes d'entrées internationales (aéroports, gares TGV) et d'ouverture de l'Île-de-France sur le monde (centres de congrès, parcs d'exposition).
- Le renforcement du polycentrisme régional, d'un maillage territorial par des bassins de vie plus autonomes et plus équilibrés, rend stratégique aussi le renforcement du potentiel économique des pôles urbains, hors

agglomération centrale, qui contribuent pleinement à la dynamique et à l'attractivité régionale. Les dispositions du SDRIF et les moyens de l'action publique concernant ces territoires stratégiques peuvent être assez différents.

L'ensemble du cœur d'agglomération, bien desservi et où il est possible de construire avec de fortes densités, les grands pôles urbains régionaux, les quartiers de gares bénéficiant d'un haut niveau de desserte, actuel ou à venir, et d'un bon potentiel de mutabilité et de densification, sont stratégiques au regard de l'objectif de construction de 60 000 logements par an. Il est essentiel de mobiliser tous ces territoires. Cela fait l'objet d'orientations spécifiques dans le SDRIF.

Un enjeu particulier est la valorisation des « territoires d'opportunités » que sont, dans le cœur d'agglomération, les grands secteurs, souvent anciennement industriels, qui offrent un fort potentiel foncier mutable. Ils apparaissent en secteurs de densification dans la carte de destination générale des différentes parties du territoire. Ils doivent s'inscrire dans les dynamiques économiques évoquées ci-dessus, mais ont vocation aussi à accueillir d'importants programmes de logements. Ce sont en particulier la Plaine Saint-Denis, la boucle des Hauts-de-Seine, le secteur du Bourget, la Seine Amont, l'ouest de La Défense jusqu'aux rives de Seine, et le Val de Seine. D'autres territoires présentent des opportunités de construction à valoriser dans le tissu urbain diffus, à l'instar de l'Est parisien ou du secteur RN3/Canal.

**CARTE THÉMATIQUE**  
**La géographie stratégique**  
**et prioritaire**



## Les territoires stratégiques structurants pour le développement régional

	Cœur d'agglomération	Agglomération centrale	Espace rural et territoires interrégionaux
<b>Faisceau Ouest</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Batignolles/Paris-La Défense-Seine-Arche</li> <li>· Gennevilliers/Boucle des Hauts-de-Seine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Mantes/Les Mureaux/Vallée de la Seine Aval/Poissy</li> <li>· Cergy-Pontoise</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Vexin français</li> <li>· Haute vallée de Chevreuse</li> <li>· Pays houdanais</li> </ul>
<b>Faisceau Nord</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Paris Nord-Est/Plaine St Denis</li> <li>· Arc de la Tangentielle Nord/Le Bourget</li> <li>· Secteur Paris Nord-Est/RN3/Canal de l'Ourcq</li> <li>· Roissy et abords/Plaine de France</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>· Persan-Beaumont</li> <li>· Oise-Pays de France</li> </ul>
<b>Faisceau Est</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Paris Est/Bobigny/Canal de l'Ourcq/Territoire de l'Est parisien</li> <li>· Val-de-Fontenay/Noisy-le-Grand</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Bussy-Saint-Georges</li> <li>· Val de Bussy - Val d'Europe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Est de la Seine-et-Marne (Meaux, Coulommiers, Provins)</li> <li>· Brie et Deux Morin</li> </ul>
<b>Faisceau Sud-Est</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Paris Bercy Rive Gauche/Orly-Rungis-Seine Amont</li> <li>· Créteil/Plaine centrale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Sénart</li> <li>· Melun Val de Seine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Fontainebleau</li> <li>· Montereau-Fault-Yonne</li> <li>· La Bassée-Montois</li> <li>· Nemours/Val de Loing</li> </ul>
<b>Faisceau Sud</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Paris Sud/Val-de-Seine/Vallée scientifique de la Bièvre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Massy-Palaiseau-Saclay-Versailles-Saint-Quentin-en Yvelines</li> <li>· Évry/Centre Essonne-Seine Orge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Étampes</li> <li>· Dourdan</li> <li>· Milly-la-Forêt/Gâtinais français</li> <li>· Rambouillet</li> </ul>

En limite d'agglomération centrale, Marne la Vallée, Val d'Europe et Sénart constituent un gisement foncier exceptionnel qu'il convient de valoriser au mieux. Cergy-Pontoise, le plateau de Saclay, l'agglomération de Mantes et le territoire Centre Essonne-Seine Orge offrent aussi des potentialités foncières significatives.

Plusieurs territoires jouent un rôle stratégique au regard de l'environnement et de la qualité de vie régionale. Leur équilibre et leurs fonctions doivent être préservés. Il s'agit notamment du fleuve, par son rôle majeur de corridor de biodiversité et sa contribution aux grands équilibres environnementaux, mais aussi par les risques qu'il induit. Il s'agit également des parcs naturels régionaux ; des espaces de la ceinture verte, points de contact entre l'agglomération centrale et l'espace rural où se jouent la maîtrise de l'étalement urbain, la préservation de l'agriculture périurbaine, la structuration de grandes pénétrantes agricoles et boisées, la cohérence du fonctionnement du système régional des espaces ouverts.

Le secteur de La Bassée compte parmi les nombreux grands sites régionaux réservoirs de ressources naturelles, de grande qualité et devant être gérés de façon durable (qui font l'objet de diverses mesures de protection et de mise en valeur). Il apparaît comme particulièrement stratégique à divers titres : régulation hydraulique, gestion de la ressource en eau, zone humide et réservoir de biodiversité, approvisionnement en matériaux.

La réponse au défi d'anticipation des mutations climatiques et énergétiques devrait conduire à considérer le cœur d'agglomération

(hors Paris où le potentiel de densification est faible) et les grands pôles urbains régionaux comme des territoires stratégiques du point de vue environnemental. C'est là que se joue une part importante de l'enjeu de la ville plus compacte et plus dense, économe en énergie et en déplacements.

### ■ Les sites prioritaires

Afin de répondre au défi de la réduction des disparités sociales et spatiales, le SDRIF définit une géographie prioritaire, outil de cohésion et de solidarité à l'échelle régionale, impliquant des actions spécifiques et massives.

Ces sites prioritaires peuvent appartenir à des territoires stratégiques, notamment dans les territoires anciennement industriels du cœur d'agglomération ou de la vallée de la Seine. L'enjeu pour la métropole francilienne est d'articuler, sur ces territoires, développement économique et cohésion sociale.

Ces territoires sont divers par leur localisation, leur poids démographique, leur mode d'urbanisation mais aussi leurs potentialités en matière de ressources urbaines, économiques ou d'emploi et leur mode de gouvernance. Ceci nécessite la mise en place de stratégies adaptées aux enjeux locaux.

La géographie prioritaire retient donc deux types de sites, les pôles moteurs à dynamiser et les pôles à raccrocher au dynamisme francilien :

- les pôles à dynamiser sont ou devront devenir des pôles moteurs, structurant leur

### Les sites prioritaires du territoire régional

	Pôles moteurs à dynamiser	Territoires à raccrocher au dynamisme francilien
<b>Faisceau Ouest</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Boucle des Hauts-de-Seine</li> <li>· Agglomération de Mantes-en-Yvelines</li> <li>· Les Mureaux- Poissy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Chanteloup-les-Vignes</li> <li>· Agglomération Argenteuil-Bezons</li> </ul>
<b>Faisceau Nord</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Plaine Commune</li> <li>· Le Bourget</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Val de France et Est du Val-d'Oise</li> <li>· Nord et Est de Roissy</li> <li>· Persan-Beaumont</li> </ul>
<b>Faisceau Est</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Bobigny</li> <li>· Marne-la-Vallée, Portes de Paris</li> <li>· Meaux</li> <li>· Coulommiers, La Ferté-sous-Jouarre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Clichy-sous-Bois - Montfermeil</li> <li>· Champigny-sur-Marne/Villiers-sur-Marne</li> <li>· Territoires interrégionaux de l'Est de la Seine-et-Marne</li> </ul>
<b>Faisceau Sud-Est</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Seine Amont, Orly-Rungis</li> <li>· Melun Val de Seine</li> <li>· Montereau-Fault-Yonne</li> <li>· Provins, Nangis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Territoires interrégionaux du Sud Essonne et Sud Seine-et-Marne</li> <li>· Épinay-sous-Sénart</li> </ul>
<b>Faisceau Sud</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Évry-Corbeil</li> <li>· Massy</li> <li>· Nemours, Dourdan, Étampes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Grigny-Viry-Châtillon</li> <li>· Les Ulis</li> <li>· Territoires interrégionaux du Sud Essonne</li> <li>· Trappes</li> </ul>

bassin de vie, au sein de certains territoires stratégiques, mais ont besoin d'une initiative publique forte pour les dynamiser ; concernés par des difficultés socio-économiques et un fort besoin de renouvellement urbain de certains quartiers, ces territoires exigent des stratégies de développement accompagnées d'efforts particuliers en matière de formation et d'accès à l'emploi, afin d'éviter le décrochage entre emplois créés et niveaux de qualification des populations ;

- ▶ les pôles à raccrocher au dynamisme francilien sont des sites écartés depuis longtemps du dynamisme régional et pour lesquels une action publique forte de rattrapage est nécessaire. L'isolement de ces sites, leur enclavement soit géographique, soit en termes de desserte en transports collectifs lourds, le manque de solidarité locale, la monofonctionnalité résidentielle, notamment sociale, et la concentration de difficultés sociales aiguës appellent des actions lourdes de désenclavement, de réhabilitation urbaine, de diversification de l'habitat, et de développement économique local et d'équipements.

Comme l'indique la carte sur le défi des inégalités, sont concernés :

- ▶ les territoires populaires et anciennement industrialisés de l'agglomération centrale, au nord-est de Paris, dans les banlieues nord, est et sud du cœur d'agglomération, dans le territoire de Seine Aval par exemple ;
- ▶ des territoires situés dans et autour des « villes nouvelles », par exemple des tissus

urbains récents dans des quartiers de villes nouvelles ;

- ▶ des villes moyennes hors agglomération centrale, représentant soit des poches de pauvreté dans l'ouest ou en bordure de la région, soit des grands ensembles juxtaposés à des villes moyennes, par exemple à Meaux, Melun ou Montereau-Fault-Yonne.

Dans l'ensemble des sites prioritaires, la réduction des inégalités environnementales, la préservation et l'accès aux espaces verts publics devront être des objectifs majeurs. Une attention particulière devra être accordée aux espaces qui cumulent des nuisances environnementales, en particulier la multi-exposition au bruit engendré par le trafic aérien, ferroviaire ou routier (en particulier les secteurs d'Orly et de Roissy).

## 3.3 Les orientations d'aménagement pour la mise en œuvre du SDRIF

Pour répondre aux défis sociaux et environnementaux, le SDRIF fait porter l'effort sur une meilleure utilisation des espaces déjà urbanisés, ou urbanisables, et limite la consommation d'espaces dans un souci de préservation et de valorisation des espaces à vocation naturelle et des ressources. Afin de promouvoir une ville compacte qui répond aux besoins des Franciliens, il précise les moyens à mettre en œuvre pour favoriser la proximité et la mixité fonctionnelle, avec une priorité à la relance de la construction de logements.

Le SDRIF comprend une carte de destination générale des différentes parties du territoire. Cette carte détermine le champ d'application géographique des orientations permettant de traduire les objectifs d'aménagement durable et le projet spatial régional :

- ▶ organiser l'espace régional en concentrant les efforts dans les pôles et secteurs desservis par les transports collectifs ;
- ▶ limiter l'étalement urbain et économiser l'espace ;
- ▶ encourager la densification en matière d'habitat mais aussi d'emploi, de services et d'équipements ;
- ▶ répondre aux besoins de construction de logements, ainsi qu'au rééquilibrage du

- parc de logements sociaux ;
- ▶ favoriser l'usage des transports collectifs et des modes doux de déplacement ;
- ▶ créer de la ville de qualité en recherchant les proximités entre logements, emplois, transports, espaces verts, équipements, etc.

Cette carte, accompagnant le rapport, à l'échelle du 1/150 000 couvre la totalité du territoire régional avec une expression graphique adaptée, sur un fond de plan établi à partir du mode d'occupation des sols (MOS) 2003. De ce fait, les espaces isolés, d'une superficie inférieure à 5 ha dans l'agglomération centrale (cf. carte « Grandes entités géographiques », p. 18), et d'une superficie inférieure à 15 ha hors de l'agglomération centrale, ont été en général englobés dans les espaces environnants. Les limites communales schématiques constituent des éléments de repère indicatifs.

La carte de destination générale des différentes parties du territoire doit faire l'objet d'une application combinée avec le rapport auquel elle est étroitement subordonnée. La mise en œuvre des principes de subsidiarité et de compatibilité implique que la carte doit se lire au 1/150 000. Toute autre lecture et interprétation, et notamment toute lecture à une échelle différente irait à l'encontre de ces principes. Le mode de représentation des orientations repose sur des choix conformes à l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme et au principe de subsidiarité :

- ▶ définir les espaces agricoles, naturels et

- boisés à protéger ;
- ▶ déterminer la localisation préférentielle des développements urbains, qu'ils s'opèrent par densification ou extension, sans délimiter les surfaces des espaces concernés ;
- ▶ représenter les projets d'infrastructures sous forme de tracé ou de principe de liaison.

L'appréciation de ces représentations cartographiques est fondée sur la notion de compatibilité et non de conformité.

Certains espaces appelés à connaître une plus forte évolution urbaine sont cartographiés spécifiquement sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire, sous forme de pastilles :

- ▶ les secteurs de densification préférentielle ;
- ▶ les secteurs d'urbanisation préférentielle ;
- ▶ les secteurs d'urbanisation conditionnelle.

Concernant les secteurs de densification préférentielle, les pastilles indiquent un potentiel à ne pas compromettre et un objectif renforcé en matière de densification. Celle-ci ne porte pas nécessairement sur l'intégralité de l'espace concerné, mais concerne tout particulièrement les parties mutables qu'il comprend.

Concernant les secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle, chaque pastille indique une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 ha. Les « pastilles » expriment une localisation et non une délimitation.

Il appartient aux communes et groupements de communes de définir précisément la

délimitation des espaces urbanisables. Le SDRIF :

- ▶ prévoit qu'ils sont totalement urbanisables, mais sans obligation ;
- ▶ n'impose pas de délai pour leur ouverture à l'urbanisation.

En outre, des capacités d'urbanisation non cartographiées sont offertes par :

- ▶ les secteurs de développement à proximité des gares ;
- ▶ les pôles de centralité à conforter hors agglomération ;
- ▶ le développement modéré des bourgs, villages et hameaux.

### ■ Les espaces urbanisés

┌ Les espaces urbanisés, à la date d'approbation du SDRIF, sont constitués :

- ▶ des espaces à dominante bâtie dédiés à l'habitat, à l'activité économique et aux équipements ;
- ▶ des espaces ouverts urbains.

Les espaces urbanisés sont schématiquement figurés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire par un aplat bistre.

#### Calcul de référence de la superficie des espaces urbanisés pour l'application des orientations relatives à la densité et aux capacités d'extension non cartographiées

Pour le calcul de référence de la superficie des espaces urbanisés à la date d'approbation du SDRIF doivent être exclus (outre les espaces agricoles, boisés naturels et en eau) les espaces à dominante non bâtie de niveau supra-communal, régional ou national :

- ▶ espaces à dominante imperméabilisée (centrales électriques, usines d'eau potable, installations de production, de raffinage et de stockage d'hydrocarbures, installations radio-électriques, installations aéroportuaires, emprises ferroviaires et autoroutières...);
- ▶ espaces à dominante non imperméabilisée ou «espaces ouverts urbains» (parcs d'attraction, parcs animaliers, grands parcs et jardins, terrains de camping-caravaning, golfs, grands stades, hippodromes, autodromes...).

Ces espaces urbanisés, qui sont à optimiser, peuvent comprendre des emprises mutables importantes ou des secteurs disposant d'un fort potentiel de valorisation, qui sont identifiés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire par des pastilles rouges comme secteurs de densification préférentielle.

#### Les espaces urbanisés à optimiser

##### Orientations

Le renforcement et la hiérarchisation des centralités doivent favoriser la diversité des fonctions et la densification des secteurs avoisinants.

Il convient de renforcer les centres de villes existants et leur armature (transports collectifs, commerces, espaces publics, etc.) et d'organiser un système cohérent des centralités aux différentes échelles, des centres de villes aux centres de quartiers.

Les prévisions et décisions d'urbanisme doivent permettre, notamment dans les centres urbains et secteurs bien desservis, d'accroître les capacités d'accueil de l'espace urbanisé communal (et, le cas échéant, de celui du groupement de communes) en matière d'habitat et d'emploi entre 2005 et 2030 :

- ▶ en augmentant et diversifiant l'offre de logements (cf. chapitre 2.1, « Viser logements par an pour offrir un logement à tous les Franciliennes et Franciliens ») afin de répondre aux besoins du territoire concerné et contribuer à l'effort de construction régional ;

- ▶ en renforçant la mixité des fonctions, notamment le maintien et l'accueil d'une économie de proximité (services, PME-PMI, artisanat).

Ceci peut être appréhendé par la densité humaine de l'espace urbanisé, étant entendue comme la somme de la population et de l'emploi divisée par la superficie de l'espace urbanisé.

Les quartiers de gare doivent être des lieux privilégiés de la densification, tant en termes d'offre d'habitat que d'emploi, afin de favoriser la mobilité par les transports collectifs et de mieux rentabiliser les investissements publics réalisés ou à venir. Les prévisions et décisions d'urbanisme doivent favoriser des densités plus importantes que celles existantes dans les quartiers définis par un rayon de l'ordre de 1 000 m autour d'une gare ferroviaire ou une station de métro ou de l'ordre de 500 m d'une station de transport collectif en site propre.

Le développement et le maillage des espaces ouverts doivent contribuer à structurer l'espace, à mettre en valeur l'environnement naturel et urbain, et à améliorer la qualité urbaine. Dans cet esprit, un effort particulier doit être fait dans l'agglomération pour renforcer la trame verte et l'intégrer dans la ville, en lien également avec l'objectif de compacité et de densification.

Les limites de l'urbanisation existante doivent être aménagées afin de constituer un front cohérent, espace de transition et de valorisation réciproque entre ville et nature.

### Les secteurs de densification préférentielle

##### Orientations

Compte tenu du potentiel offert par ces secteurs, les efforts doivent être accrus en matière :

- ▶ de densification du tissu, y compris dans les secteurs réservés aux activités ;
- ▶ d'augmentation et de diversification de l'offre de logements (cf. chapitre 2.1, « Viser 60 000 logements par an pour offrir un logement à tous les Franciliennes et Franciliens ») afin de répondre aux besoins du territoire concerné et contribuer à l'effort de construction régional ;
- ▶ de mixité des fonctions.

La densification préférentielle de ces secteurs implique :

- ▶ une approche globale intégrant notamment habitat, emploi, déplacement, insertion paysagère, limitation de l'imperméabilisation des sols ;
- ▶ de veiller à leur insertion dans leur environnement géographique.

Le potentiel de mutation et de valorisation de ces sites ne doit pas être compromis par une construction au coup par coup, hâtive ou désordonnée.

Dans les secteurs déficitaires en espaces verts, les opérations doivent créer une nouvelle offre permettant de résorber significativement ces carences.



## ■ Les espaces d'urbanisation

Le SDRIF prévoit des capacités d'urbanisation dont certaines sont cartographiées et d'autres non. Elles obéissent à des orientations générales communes et à des orientations complémentaires spécifiques.

### Orientations générales communes

L'urbanisation doit se faire en continuité du bâti existant, sous réserve de ne pas porter atteinte à une continuité écologique, une coupure d'urbanisation, une continuité agricole, une liaison verte ou une lisière d'un espace boisé, ou un front urbain d'intérêt régional représentés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire (cf. orientations correspondantes).

Les prévisions et décisions d'urbanisme doivent permettre d'accroître les capacités d'accueil de l'espace urbanisé communal (et, le cas échéant, de celui du groupement de communes) en matière d'habitat et d'emploi entre 2005 et 2030 :

- ▶ en augmentant et diversifiant l'offre de logements (cf. chapitre 2.1, « Viser 60 000 logements par an pour offrir un logement à tous les Franciliennes et Franciliens ») afin de répondre aux besoins du territoire concerné et contribuer à l'effort de construction régional ;
- ▶ en renforçant la mixité des fonctions, notamment le maintien et l'accueil d'une économie de proximité (services, PME-PMI, artisanat).

Ceci peut être appréhendé par la densité

humaine de l'espace urbanisé, étant entendue comme la somme de la population et de l'emploi divisée par la superficie de l'espace urbanisé.

Les capacités d'urbanisation non cartographiées offertes au titre des secteurs de développement à proximité des gares, des pôles de centralité à conforter hors agglomération et du développement modéré des bourgs, villages et hameaux peuvent être cumulées. Elles peuvent également s'ajouter aux capacités cartographiées offertes par les pastilles des secteurs d'urbanisation préférentielle et conditionnelle.

Les espaces naturels déjà destinés à être ouverts à l'urbanisation dans les plans d'occupation des sols, les plans locaux d'urbanisme, les plans d'aménagement de zone et les cartes communales en vigueur à la date d'approbation du SDRIF ne sont pas remis en cause, sous réserve qu'ils respectent les présentes orientations générales communes.

Leur superficie doit être systématiquement déduite des capacités d'extension non cartographiées offertes par le SDRIF.

Lorsqu'ils sont couverts par des pastilles, ces espaces sont reconnus comme secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle et obéissent aux orientations spécifiques applicables auxdits secteurs.

Les fronts urbains des espaces urbanisables, lignes de contact avec les espaces naturels, agricoles ou forestiers doivent être maîtrisés et traités afin de :

- ▶ préserver les entités agricoles, naturelles

et forestières ;

- ▶ préserver les continuités et liaisons entre ces entités ;
- ▶ préserver les coupures d'urbanisation.

À l'occasion des projets d'extension, doivent être déterminées :

- ▶ d'une part, les limites à terme de ces extensions, pour permettre notamment d'évaluer les espaces nécessaires à ces développements, dans un souci d'équilibre entre les développements urbains, la préservation des espaces ouverts et de l'activité agricole, et l'économie d'espace. Cette limite ne peut aller au-delà d'une ligne de rupture géographique naturelle ou artificielle, lorsque celle-ci existe ; en l'absence de cette dernière, un front doit être créé et aménagé ;
- ▶ d'autre part, la gestion des fronts urbains lors des phases successives d'urbanisation, afin de traiter la transition avec les espaces ouverts, et de permettre une meilleure gestion de l'activité agricole par une plus grande lisibilité des développements urbains.

Les fronts urbains d'intérêt régional situés en ceinture verte, figurés par un trait de couleur marron sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire sont intangibles. Aucune urbanisation nouvelle ne peut les franchir.

## Les espaces d'urbanisation cartographiés

Les secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle sont identifiés par des pastilles orange sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire. Chaque pastille indique une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 ha que les communes et les groupements de communes peuvent choisir d'urbaniser ou non.

### Les secteurs d'urbanisation préférentielle

Afin de répondre au double enjeu de prévoir les extensions nécessaires aux objectifs de construction de logement et de développement de l'emploi, tout en limitant la consommation d'espaces, le SDRIF a localisé les secteurs d'urbanisation préférentielle. Il privilégie ainsi les secteurs susceptibles de permettre une plus grande qualité urbaine et une plus grande densité, grâce notamment à leur desserte en transports collectifs et à l'accessibilité aux équipements et services.

### Orientations

Les prévisions et décisions d'urbanisme doivent permettre :

- ▶ de favoriser des densités soutenues, en termes de logements, d'activités, d'équipements et de services ;
- ▶ d'accroître les capacités d'accueil de l'espace urbanisé communal (et, le cas échéant, de celui du groupement de communes) en matière d'habitat et d'emploi entre 2005 et 2030.

Ceci peut être appréhendé par la densité humaine de l'espace urbanisé, étant entendue comme la somme de la population et de l'emploi divisée par la superficie de l'espace urbanisé ;

- ▶ plus particulièrement, d'atteindre une densité moyenne de l'ensemble des nouveaux espaces d'habitat situés en secteurs d'urbanisation préférentielle de la commune (et, le cas échéant, de ceux du groupement de communes) :
  - au moins égale à 35 logements par hectare ;
  - au moins égale à la densité moyenne des espaces d'habitat existants en 2005, lorsque celle-ci était déjà supérieure à 35 logements par hectare.

La densité des espaces d'habitat étant entendue comme le rapport entre le nombre de logements et la superficie des espaces dédiés à l'habitat (y compris les espaces privés et les espaces communs).

### Les secteurs d'urbanisation conditionnelle

Parmi les territoires porteurs de potentialités de développement urbain, le SDRIF distingue certains qui, par leur situation particulière, leurs caractéristiques, leur vocation et la place qu'ils occupent dans le projet spatial régional, appellent la détermination d'orientations plus précises. Leur ouverture à l'urbanisation est subordonnée, au-delà des orientations générales communes aux espaces d'urbanisation et des orientations relatives aux urbanisations préférentielles, au respect de conditions spécifiques. Il faut préserver le

potentiel de ces secteurs des occupations du sol hâtives, désordonnées ou contraires à leur vocation, réserver ou maintenir certaines fonctions ou certains programmes, définir les éventuelles dispositions urgentes.

Les espaces visés par l'urbanisation conditionnelle, indiqués par de petites pastilles orange sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire, sont les suivants :

- ▶ le Triangle de Gonesse (Val-d'Oise, faisceau Nord) ;
- ▶ les sites pour gares TGV fret ouest et sud aéroport Roissy - Charles de Gaulle (Val-d'Oise et Seine-Saint-Denis, faisceau Nord) ;
- ▶ l'est et le nord-est de Roissy (Seine-et-Marne, faisceau Nord) ;
- ▶ le site France Télécom à Noisieu (Val-de-Marne, faisceau Est)
- ▶ le pôle d'activités de Villaroche (Seine-et-Marne, faisceau Sud-Est) ;
- ▶ la Brosse-Montceaux (Seine-et-Marne, faisceau Sud-Est) ;
- ▶ Villeneuve-le-Comte, Bailly-Romainvilliers et Coutevroult-projet « Villages nature » (Seine-et-Marne, faisceau Est) ;
- ▶ l'hippodrome d'Évry/Ris-Orangis (Essonne, faisceau Sud) ;
- ▶ le plateau dit « de Vert-le-Grand » (Essonne, faisceau Sud) ;
- ▶ Bussy-Saint-Georges sud A4 (Seine-et-Marne, faisceau Est) ;
- ▶ la zone logistique de Val Bréon (Seine-et-Marne, faisceau Sud-Est) ;
- ▶ le centre d'essais de Lardy (Essonne, fais-

ceau Sud) ;

- ▶ le plateau de Satory (Yvelines, faisceau Ouest) ;
- ▶ Vigneux-sur-Seine (Essonne, faisceau Sud-Est) ;
- ▶ le site dit « de la Plaine de Montjean » (Val-de-Marne et Essonne, faisceau Sud) ;
- ▶ Cerny (Essonne, faisceau Sud) ;
- ▶ Rosny-sur-Seine (Yvelines, faisceau Ouest) ;
- ▶ les terrasses de Poncy (Yvelines, faisceau Ouest) ;
- ▶ le plateau de Saclay (Yvelines, Essonne, faisceau Sud).

Les conditions d'urbanisation sont de deux sortes :

- ▶ les conditions de desserte du site pour coordonner urbanisation et desserte ;
- ▶ les conditions de projet : programme, environnement et qualité urbaine.

Les dispositions propres à chacun des secteurs sont précisées ci-après.

#### Le Triangle de Gonesse (Val-d'Oise)

Ce site de près de 1 000 ha est soumis à de fortes nuisances acoustiques liées à l'aéroport et aux infrastructures routières, qui le rendent, pour l'essentiel, impropre à accueillir de l'habitat. Sa proximité de l'aéroport de Roissy peut lui donner une vocation de pôle d'activité de niveau international. De ce point de vue, il est, par son ampleur, stratégique au niveau régional. Mais actuellement, ni les conditions de desserte en transports collectifs, ni les conditions de programme ne permettent d'en envisager l'urbanisation, sauf dans sa partie sud, au droit de l'aéroport du Bourget.

Le pôle d'activité international devra associer sélectivité et diversité de son offre immobilière et de ses fonctions économiques, de manière à assurer un ancrage économique durable sur le site et une valorisation optimale de sa situation. Sa programmation devra donc être à la fois ambitieuse et réaliste, au regard du marché international, au moment de son lancement. Ce programme devra permettre l'émergence d'un véritable pôle économique incluant autour de sa gare les services et équipements nécessaires.

L'ouverture à l'urbanisation est subordonnée à la création du barreau de Gonesse (RER B et D), ainsi qu'à l'insertion du site dans le maillage en transports collectifs.

Ce nouveau pôle économique devra présenter un caractère exemplaire en termes d'environnement, d'économie d'énergie et de réduction des émissions polluantes, de gestion de l'eau, de gestion des déchets, mais aussi de traitement des nuisances sonores. Il devra être conçu de manière à favoriser l'usage des transports collectifs et des modes de circulation douce. Les choix en matière de gestion de l'eau et d'aménagement hydraulique devront conduire à une approche cohérente et durable, à l'échelle du bassin versant du Croult. Des liaisons écologiques et paysagères seront assurées entre les vallées et les ensembles d'espaces ouverts environnants.

#### Les sites pour gares TGV fret ouest et sud aéroport Roissy - Charles de Gaulle (Val-d'Oise et Seine-Saint-Denis)

Deux sites sont à l'étude, l'un à l'ouest et

l'autre au sud de l'aéroport Charles de Gaulle, pour la réalisation de gares de TGV fret dans le secteur de Roissy, ce qui permettra notamment le report sur le réseau ferré d'un certain nombre de vols de nuit. L'ouverture à l'urbanisation de chacun de ces sites est conditionnée à la réalisation de gares TGV fret.

### **L'est et le nord-est de Roissy (Seine-et-Marne)**

Le territoire seine-et-marnais à l'est et au nord est de la plate-forme de Roissy profite d'importantes capacités foncières valorisables et d'une bonne desserte en transports collectifs. Par son ampleur et ses potentiels, il est stratégique au niveau régional. Sa proximité de l'aéroport de Roissy peut lui permettre un développement économique significatif. L'enjeu de la valorisation et de la préservation maximale des espaces agricoles est particulièrement important. Plusieurs collectivités locales portent d'ores et déjà plusieurs projets de zones d'activités, qu'il convient de mettre en cohérence.

Les potentialités de ce territoire, son étendue et la multiplicité des acteurs publics et privés impliquent la définition d'un projet partagé d'aménagement et de développement durable, nécessairement intercommunal.

Les projets de développement économique envisagés devront permettre l'amélioration du taux d'emploi, en s'inscrivant dans les objectifs régionaux d'équilibre habitat/emploi, de priorité aux transports collectifs, de maîtrise de l'urbanisation. Les projets devront présenter un caractère exemplaire en termes environ-

nemental, d'économie d'énergie et de réduction des émissions polluantes, de gestion de l'eau, de gestion des déchets, mais aussi de traitement des nuisances sonores. Ils devront être conçus de manière à favoriser l'usage des transports collectifs et des modes de circulation douce. Les liaisons écologiques et paysagères devront être préservées.

### **Le site France Télécom à Noisieu (Val-de-Marne)**

Le site de France Télécom à Noisieu se compose de 52 hectares dont 15 hectares urbanisés et 37 hectares de terres agricoles. Situé au cœur d'un territoire souffrant d'un grave déséquilibre entre habitat et emploi, son développement offre l'opportunité d'appuyer le pôle de compétitivité Cap Digital.

Ce site pourra s'ouvrir à l'urbanisation en vue d'y accueillir des activités liées aux télécommunications ou de hautes technologies. Le projet d'aménagement devra présenter un caractère exemplaire en termes de densité, de compacité et d'intégration environnementale et intégrer les contraintes liées à la préservation de la vocation agricole du plateau. L'ouverture à l'urbanisation est subordonnée à la création d'une desserte en transports collectifs.

### **Le pôle d'activités de Villaroche (Seine-et-Marne)**

Ce secteur d'environ 400 ha, situé au sud et à l'ouest de l'aérodrome de Melun-Villaroche, limité par l'échangeur A5a - A5b, et non desservi par les transports collectifs, aurait vocation à rester agricole. Mais son urbanisation

est envisagée dans le cadre d'un projet cohérent et ambitieux de parc d'activité de haut niveau. Il s'agit de permettre de renforcer les atouts économiques du secteur et d'y réduire le déficit d'emplois.

Ce secteur pourra s'ouvrir à l'urbanisation en vue d'y accueillir des activités de haute technologie, ou de types aéronautiques.

Les projets d'aménagement du territoire devront intégrer les contraintes dues aux risques d'inondation.

L'ouverture à l'urbanisation est subordonnée à la création d'une desserte en transports collectifs, en plus de la desserte routière actuellement prévue.

L'urbanisation sera conçue de manière à pouvoir être phasée, la réalisation d'une ou des premières phases n'imposant pas la réalisation des suivantes.

Une haute qualité environnementale sera recherchée, notamment en matière de déplacements, de gestion de l'eau, de consommation d'énergie, de gestion des déchets.

Les mesures de prévention et/ou de compensation des impacts négatifs du projet sur l'activité agricole et l'environnement devront être définies.

L'aménagement et l'architecture des parcs d'activités devront permettre leur intégration dans le paysage agricole de la Brie et contribuer à la valorisation globale de ce territoire.

### **La Brosse-Montceaux (Seine-et-Marne)**

L'urbanisation est conditionnée à l'utilisation exclusive pour des activités économiques et appuyée sur des capacités multimodales de transport.

### **Villeneuve-le-Comte, Bailly-Romainvilliers et Coutevroult – projet « Villages nature » (Seine-et-Marne)**

S'agissant du projet « Villages Nature », il s'inscrit, au SDRIF, en secteur d'urbanisation conditionnelle sur un site d'environ 530 ha partiellement compris dans le périmètre du PIG et de la Convention de 1987 relative à EuroDisney, dans le cadre duquel les complémentarités fonctionnelles avec le territoire environnant seront recherchées.

Ce site est destiné à une vocation exclusive de loisirs.

Son ouverture à l'urbanisation est subordonnée à la création d'une desserte en transports collectifs reliant la gare RER de Chessy. Son urbanisation doit affirmer un haut niveau de prise en compte du développement durable et de l'environnement dans toutes les composantes du projet (qualité des aménagements s'intégrant dans un environnement naturel, desserte externe et interne du site par des modes doux de circulation, gestion de l'eau, de l'énergie et des déchets, intégration des continuités paysagères et écologiques...). La réversibilité de l'aménagement du site devra être étudiée et évaluée au préalable.

Les particularités d'urbanisation de ce site conduisent à une application adaptée des orientations relatives à l'urbanisation en continuité du bâti existant et à la densité.

### **L'hippodrome d'Évry/Ris Orangis (Essonne)**

L'entrée nord de la communauté d'agglomération d'Évry-Centre-Essonne comprend notamment, d'ouest en est : l'hippodrome aujourd'hui inactif, l'ancienne biscuiterie LU

et le secteur de la gare dite « du Bois de l'Épine ». Les potentialités de ce territoire doivent permettre de constituer un quartier dense en logements, activités et services, afin d'assurer la cohérence de l'aménagement du secteur, la biodiversité du site, en complémentarité avec l'écosystème du bois de Saint-Eutrope, et une bonne desserte en transports collectifs.

Cet objectif implique la définition d'un projet partagé d'aménagement et de développement durable, nécessairement intercommunal. Dans le cadre de ce projet, des aménagements peuvent être envisagés sur l'hippodrome, dans une perspective de reconversion pour des activités économiques.

### **Le plateau dit « de Vert-le-Grand » (Essonne)**

Ce secteur majoritairement agricole fait l'objet d'importantes pressions urbaines. Son ouverture à l'urbanisation est subordonnée à la création d'un transport collectif en site propre. Afin d'éviter le mitage progressif du plateau, son aménagement ne sera rendu possible que dans le cadre d'une réflexion globale sur le devenir économique, écologique, paysager et urbain de l'ensemble de ce secteur, allant de la commune de Lisses jusqu'à Saint-Vrain. Cette réflexion devra prendre en compte les dynamiques urbaines voisines (développement urbain aux abords de la RN104, développement du pôle Évry-Centre-Essonne, devenir de l'aérodrome militaire de Brétigny-sur-Orge, développement périurbain du Val d'Essonne). Cette réflexion devra intégrer une approche environnementale, notamment en :

- ▶ développant des activités économiques sur le concept « d'éco-site » ;
- ▶ maintenant la biodiversité du site ;
- ▶ prenant en compte le devenir de l'activité agricole et de sa structuration foncière.

### **Bussy-Saint-Georges sud A4 (Seine-et-Marne)**

Bussy-Saint-Georges a vocation à poursuivre son développement par la création de nouveaux quartiers d'habitat diversifié et le développement des services et équipements nécessaires à la qualité urbaine, en visant une densification de l'aménagement et en préservant les continuités écologiques.

Des extensions à vocation d'activités au sud de l'autoroute A4 sur la commune de Bussy-Saint-Georges sont conditionnées à la création d'un nouvel échangeur sur cette autoroute. Les emprises foncières situées au sud de l'autoroute A4 devront permettre la réalisation des projets engagés, en préservant une part significative des vergers.

### **La zone logistique de Val Bréon (Seine-et-Marne)**

L'extension de la zone logistique de Val Bréon, enjeu économique moteur du cœur seine-et-marnais, est conditionnée au caractère effectif de la bimodalité fer-route de cette zone.

### **Le centre d'essais de Lardy (Essonne)**

La possibilité d'une extension du centre d'essais existant est liée au respect des conditions suivantes :

- ▶ maintien de la vocation de centre d'essais techniques pour l'industrie automobile ;

- ▶ intégration paysagère ;
- ▶ limitation de l'extension à 15 ha qui devra, pour ce qui concerne les espaces boisés, faire l'objet d'une stricte compensation.

### **Le plateau de Satory (Yvelines)**

Le site de Versailles-Satory présente des enjeux particuliers et est inscrit en secteur d'urbanisation conditionnelle pour sa partie ouest. Il est en effet concerné par le pôle de compétitivité Mov'Eo et participe ainsi du pôle d'affaires, d'échange et de recherche de Versailles Saint-Quentin. Son urbanisation contribue au projet d'aménagement du grand territoire d'intérêt national de Massy-Saclay-Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines.

L'équilibre habitat/emploi sera recherché au sein du territoire de Versailles Grand Parc. L'ouverture à l'urbanisation est subordonnée à la création d'une desserte en transport collectif en site propre entre le RER C à l'ouest et le pôle de Versailles-Chantiers.

### **Vigneux-sur-Seine (Essonne)**

L'aménagement du secteur d'urbanisation conditionnelle de Vigneux-sur-Seine sera rendu possible dans le cadre d'implantations d'activités portuaires ne nécessitant pas le développement d'infrastructures routières importantes en dehors du site. Le projet devra tirer parti des qualités environnementales et paysagères du site, notamment :

- ▶ en ne compromettant pas le fonctionnement hydraulique et biologique de l'étang de la fosse Montalbot et sa connexion biologique à la Seine. Les aménagements et les activités portuaires devront minimiser

- et compenser au besoin leur impact environnemental sur l'écosystème de la Seine ;
- ▶ en ne nuisant pas à « l'espace vert à créer » proche et aux espaces de loisirs, et devra intégrer le principe de liaison verte ;
- ▶ en préservant de larges espaces naturels afin de permettre l'expansion des crues du fleuve ;
- ▶ en tenant compte des nuisances liées à la proximité de l'aéroport d'Orly.

### **Le site dit « de la Plaine de Montjean » (Val-de-Marne et Essonne)**

Le site Montjean, situé entre la limite sud de la communauté d'agglomération du Val de Bièvre et le nord de la plate-forme aéroportuaire d'Orly (sur les communes de Fresnes, de Rungis et de Wissous), intègre des terrains (détenus par l'État et la ville de Paris) qui pourraient être en partie urbanisés. Cette urbanisation devra se réaliser suivant la définition d'un projet partagé d'aménagement et de développement durable d'éco-quartier à dominante de logements de qualité et d'équipements se développant autour d'un grand parc urbain. Il devra présenter un caractère exemplaire en termes d'intégration environnementale.

### **Cerny (Essonne)**

Des aménagements supplémentaires sont envisageables sur ce secteur pour des activités touristiques en lien avec l'aéronautique, comprenant notamment le projet d'amélioration du Musée volant de Cerny. Les coteaux boisés aux abords du site devront être préservés.

## Rosny-sur-Seine (Yvelines)

L'urbanisation de ce secteur, situé au sud de l'autoroute A13 et en limite de la forêt régionale de Rosny, est envisagée dans le cadre de l'opération d'intérêt national Seine Aval conduite par l'État.

À vocation mixte, l'urbanisation interviendra au fur et à mesure de l'avancement des projets de l'OIN, à la suite de l'urbanisation préférentielle de la plaine de Buchelay-Rosny.

Elle dépendra également de la desserte routière du secteur.

Elle devra présenter un caractère exemplaire en termes d'intégration environnementale notamment en matière de déplacements, de protection des coteaux, de gestion de la réserve en eau, de consommation d'énergie et de gestion des déchets.

L'aménagement et l'architecture des secteurs à urbaniser devront veiller au maintien d'une « porte d'entrée » paysagère et de qualité pour l'Île-de-France.

## Les terrasses de Poncy (Yvelines)

Jouxant la ferme de Poncy, entre la RN13 et les hameaux de la Bidonnière et Béthemont, en bordure de l'A13, l'aménagement des Terrasses de Poncy à Poissy (Yvelines) est conditionné à la mise en œuvre d'un projet urbain durable à dominante d'habitat.

L'ouverture à l'urbanisation est subordonnée à la création d'une desserte en transports collectifs.

## Le Plateau de Saclay (Yvelines, Essonne)

L'objectif du SDRIF et du projet d'opération d'intérêt national Massy-Saclay-Versailles-

Saint-Quentin-en-Yvelines est de faire émerger un véritable pôle d'excellence technologique, scientifique et universitaire, s'inscrivant résolument dans son territoire « historique ». Il s'agit donc de créer sur le plateau de Saclay, situé au cœur du projet d'intérêt national, les conditions d'accueil favorables pour les entreprises, les établissements et leurs personnels, dans un cadre urbain s'insérant harmonieusement dans son environnement naturel. Le plateau de Saclay est également stratégique pour le maintien d'une agriculture diversifiée (agriculture traditionnelle, de proximité, périurbaine), compte tenu de la qualité exceptionnelle de ses terres.

L'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à l'urbanisation préalable de l'ensemble des secteurs d'urbanisation préférentielle cartographiés sur le plateau (à savoir les communes de Gif-sur-Yvette, Igny, Orsay, Palaiseau, Saclay, Saint-Aubin, Vauhallan, Villiers-le-Bâcle, Guyancourt, Buc, Toussus-le-Noble, Chateaufort, Les Loges-en-Josas, Bièvres, Jouy-en-Josas).

Les grands équilibres habitat/emploi doivent être gérés et régulés à l'échelle du grand territoire de Massy-Saclay-Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines.

L'urbanisation doit être conçue dans le cadre d'un projet d'aménagement ambitieux. Elle devra présenter un caractère exemplaire en termes d'intégration environnementale notamment en matière de déplacements, de gestion de la réserve en eau, de consommation d'énergie et de gestion des déchets.

Elle doit garantir la préservation d'au moins 2 300 ha d'espace agricole sur le plateau, tel

qu'il est défini ci-dessus, dont environ 200 ha au nord-ouest de Toussus-le-Noble, et respecter la fragilité des écosystèmes.

## Les espaces d'urbanisation non cartographiés

### Les secteurs de développement à proximité des gares

Il s'agit de valoriser les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs, conformément aux objectifs du SDRIF. Sont concernés les secteurs situés dans un rayon de l'ordre de 2 km autour d'une gare.

### Orientations

À l'horizon 2030, une extension de l'urbanisation, de l'ordre de 5 % de la superficie de l'espace urbanisé communal (cf. définition et calcul de référence de la superficie de l'espace urbanisé) est possible dans ces secteurs.

### Les pôles de centralité à conforter hors agglomération centrale

Il s'agit des communes identifiées par un carré bleu sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire. Elles constituent le pôle de centralité d'un bassin de vie ou d'une aire d'attractivité élargie pour les plus importantes. Elles sont hiérarchisées selon trois niveaux de polarité.

Les critères définissant et hiérarchisant cette fonction de pôle de centralité, structurant de l'espace rural, sont les suivants :

- ▶ l'activité humaine (nombre d'habitants + emplois sur la commune) ;

- ▶ la présence d'une préfecture ou d'une sous-préfecture ;
- ▶ le niveau d'équipement des communes les plus fréquentées ;
- ▶ le rôle de commune-pôle d'un bassin de vie défini par l'INSEE.

La carte de destination générale des différentes parties du territoire représente les pôles de centralité à conforter hors agglomération centrale, et hors agglomérations qui la jouxtent (cf. carte « Grandes entités géographiques »). Sont également considérés comme pôles de centralité Mantes et Melun.

### Orientations

Ces pôles doivent être renforcés en :

- ▶ développant l'accueil de logements, favorisant la mixité de l'habitat et des autres fonctions urbaines de centralité ;
- ▶ valorisant le potentiel de mutation et de densification ;
- ▶ favorisant le développement de l'emploi ;
- ▶ implantant en priorité les équipements et services de rayonnement intercommunal ;
- ▶ confortant les transports collectifs.

À l'horizon 2030, une extension de l'urbanisation, de l'ordre de 5 % de la superficie de l'espace urbanisé communal (cf. définition et calcul de référence de la superficie de l'espace urbanisé) est possible dans ces secteurs.

Les bassins de vie doivent être structurés autour de ces pôles en :

- ▶ hiérarchisant les fonctions urbaines par le renforcement des pôles structurants et le développement modéré des autres communes ;

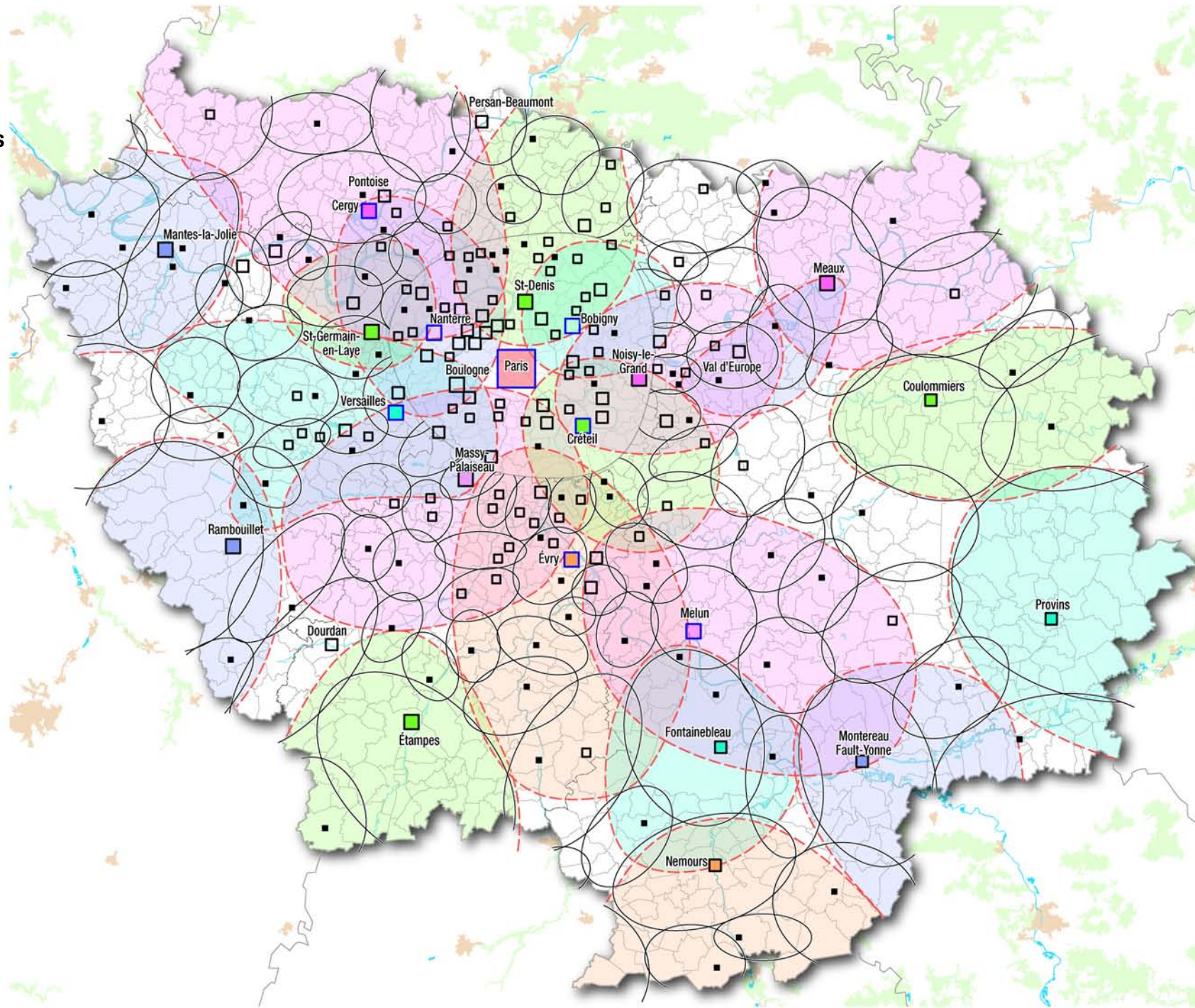
CARTE THÉMATIQUE

La hiérarchie des pôles urbains  
et des bassins de vie

Hiérarchie des pôles urbains,  
bassins de vie  
(hors cœur d'agglomération)  
et aires d'attractivité élargies  
des pôles principaux

(Les échanges avec Paris ne sont pas pris en compte.  
L'aire d'attractivité de Boulogne n'est pas représentée)

-  pôle urbain
-  chef-lieu de département
-  bassin de vie
-  aire élargie



- ▶ implantant, autant que possible, les fonctions de centralité au sein des espaces déjà bâtis de ces pôles et en greffe des centralités existantes ;
- ▶ organisant le bassin de transports collectifs et le rabattement vers les pôles ;
- ▶ organisant un système des espaces ouverts, qui participent à la structuration du bassin de vie.

### Les secteurs de développement modéré : bourgs, villages et hameaux

Sont concernés les bourgs, villages et hameaux définis comme les espaces urbanisés situés dans l'espace rural (cf. carte « Grandes entités géographiques », p. 18), hors périmètre des villes nouvelles, qu'ils soient cartographiés ou non sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

Les objectifs poursuivis sont d'éviter l'étalement urbain, de limiter la consommation et le morcellement d'espace naturel et agricole et d'éviter l'accroissement des déplacements.

#### Orientations

Le développement de l'urbanisation doit être modéré et s'opérer prioritairement à l'intérieur des tissus urbains existants, en cohérence avec l'objectif de densification.

Les extensions doivent être limitées et rechercher la plus grande compacité possible autour de l'urbanisation existante.

À l'horizon 2030, une extension de l'urbanisation de l'ordre de 10 % de l'espace urbanisé communal (cf. définition et calcul de référence de l'espace urbanisé) est possible.

Les prévisions et décisions d'urbanisme doivent permettre de :

- ▶ répondre en priorité aux besoins liés à la décohabitation, à l'équilibre social et au renouvellement du parc de logements dégradés ;
- ▶ maintenir et valoriser l'économie locale ;
- ▶ maintenir et assurer une qualité de services et d'équipements ;
- ▶ intégrer les développements dans leur environnement naturel sans le déstructurer et notamment en préservant la circulation des engins agricoles ;
- ▶ respecter l'échelle et la morphologie des ensembles bâtis.

Les projets d'infrastructures, tout particulièrement les déviations des bourgs et villages, doivent être conçus de manière à éviter les délaissés, qui conduiraient, même à long terme, à une extension des espaces à bâtir et à un développement non modéré. Les coupures entre bourgs, villages et hameaux doivent être respectées et confortées.

### Les infrastructures de transport

La stratégie développée en matière de transport est au service du projet spatial régional. Cette approche qui lie étroitement déplacement, aménagement et développement permet de soutenir l'attractivité de l'Île-de-France et participe à la structuration de la ville compacte, élément de réponse à la crise énergétique et au changement climatique.

Sont concernés les projets relatifs au réseau routier, aux nouveaux franchissements, aux transports collectifs, aux liaisons grande vitesse et vers les aéroports qui sont figurés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

Le détail des infrastructures de transport est inscrit dans le chapitre 2.3 « Promouvoir une nouvelle approche stratégique des transports au service du projet spatial régional ».

Les projets représentés sous la forme d'un tracé concernent les infrastructures nouvelles pour lesquelles un tracé est déjà défini, ainsi que les aménagements d'infrastructures existantes. Les projets pour lesquels les tracés ne sont pas encore définis sont représentés sous la forme d'un principe de liaison. Un poste de légende spécifique « principe de liaison long terme (préservation de faisabilité) » traduit les projets ayant une échéance de réalisation pouvant dépasser l'horizon du SDRIF.

#### Orientations

Les emplacements nécessaires à la réalisation des projets d'infrastructure de transport inscrits sous la forme de tracé doivent faire l'objet de réserves ou de mesures de sauvegarde.

La réalisation des projets inscrits sous la forme de principe de liaison et des nouveaux franchissements ne doit pas être obérée. L'essentiel étant que les dispositions d'urbanisme ne viennent pas compromettre ou rendre plus difficile la réalisation de ces projets. Une vigilance toute particulière doit être portée aux projets d'infrastructures de transport de court et moyen terme.

La fragmentation des espaces agricoles et des espaces boisés par les infrastructures de transport doit être évitée ou compensée, et les continuités rétablies.

### Les aéroports et aérodromes

Sont concernées les emprises des aéroports et aérodromes de toutes catégories, selon la définition de l'article R. 222-5 du code de l'aviation civile, cartographiées en gris sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire.

#### Orientations

Les emprises aéroportuaires sont destinées à accueillir prioritairement des activités et équipements spécifiques liés à l'exploitation et au bon fonctionnement des aéroports.

Elles peuvent accueillir des activités (immobilier d'entreprises et services) dès lors que cela ne contrevient pas au bon fonctionnement de l'activité aéronautique et est en cohérence avec la planification spatiale hors plate-forme.

La maîtrise des nuisances induites par l'activité aérienne doit être recherchée.

## ■ Les espaces à vocation naturelle

### Les espaces agricoles

Sous réserve des capacités d'urbanisation cartographiées et non cartographiées prévues précédemment, les espaces agricoles à protéger correspondent :

- ▶ dans l'espace rural, aux grands territoires agricoles et ruraux homogènes, dont la fonction de production est dominante ;
- ▶ en ceinture verte, aux entités agricoles qui s'inscrivent dans un réseau d'espaces ouverts, formant de grandes pénétrantes dans l'agglomération ;
- ▶ en trame verte d'agglomération, aux unités agricoles fonctionnelles malgré leur enclavement.

Ces espaces sont indiqués en jaune sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire. Ne figurent pas sur la carte les espaces agricoles d'une superficie inférieure à 5 ha dans l'agglomération centrale et 15 ha hors agglomération centrale. Ils sont toutefois à préserver s'ils sont fonctionnels et nécessaires à la viabilité de l'exploitation agricole.

Dans le cas contraire, l'aménagement de ces espaces doit permettre d'en conserver une partie en espace ouvert.

### Orientations

Dans les espaces agricoles, sont exclus tous les usages susceptibles de nuire à l'activité agricole, ou de remettre en cause sa pérennité. Toutefois, certains usages sont auto-

risés sous conditions :

- ▶ les aménagements et les constructions nécessaires à l'adaptation de l'appareil productif agricole ;
- ▶ les installations importantes de stockage et de transit des produits agricoles et des industries de transformation de ces produits doivent s'implanter dans des zones d'activités, sauf si leur proximité est indispensable à l'activité agricole (collecte, stockage et premier conditionnement des produits agricoles) ;
- ▶ les constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif de niveau intercommunal liés notamment à la production d'énergie (stations électriques, éoliennes...) ou au traitement des déchets (solides ou liquides) peuvent exceptionnellement y être implantés ;
- ▶ dès lors qu'ils ne peuvent être accueillis dans les espaces urbanisés, que soient respectées les données géomorphologiques et hydrographiques...
- ▶ et sous réserve d'une économie de consommation d'espace, de la non fragmentation de l'espace agricole et d'une bonne intégration environnementale et paysagère.

Ces aménagements et constructions doivent être localisés en continuité avec le bâti existant, sauf incompatibilité avec l'activité agricole existante ou projetée, ou en cas de risques de nuisances pour le voisinage.

La fragmentation des espaces agricoles doit être évitée ou compensée.

Les continuités entre les espaces agricoles (continuités spatiales) ainsi que la circulation

des engins agricoles nécessaires à l'exercice de l'activité agricole (continuités fonctionnelles) doivent être préservées.

### Les espaces boisés ou naturels

Sont concernés :

- ▶ les espaces boisés publics ou privés. Ils sont constitués des massifs forestiers publics ou privés, des boisements isolés et des grands domaines boisés, et comprennent les coupes forestières, les clairières ou les parcelles à boiser ;
- ▶ les espaces à caractère naturel ou d'intérêt écologique (prairies, pelouses calcicoles, landes, platières, tourbières, zones humides, etc.).

Concernant les espaces boisés, les objectifs sont notamment de maintenir une forêt multifonctionnelle durable, répondant aux attentes des Franciliens, d'éviter la déstructuration des espaces forestiers par l'urbanisation, de poursuivre sa protection, et de repositionner la forêt francilienne face à de grands facteurs d'évolution externe, énergétique et climatique (cf. chapitre 2.4, § « Valoriser les espaces agricoles, boisés et naturels »). Concernant les espaces naturels, les objectifs sont notamment de stopper l'érosion de la biodiversité face au défi du changement climatique, de restaurer les corridors fluviaux, de préserver et restaurer les zones d'expansion des crues. L'intérêt écologique de certains espaces naturels situés au sein des espaces boisés est lié à leur caractère non boisé. Ils n'ont pas une vocation boisée systématique. L'ensemble de ces espaces est indiqué en vert foncé sur la carte de destination gé-

rale des différentes parties du territoire. Les espaces naturels non boisés, souvent de superficie trop petite pour être individualisés ont donc été englobés dans les espaces boisés.

### Orientations concernant les espaces boisés

L'intégrité des bois et forêts doit être assurée pour les massifs boisés de plus de 1 ha. Dans le cœur d'agglomération, cela s'applique aux bois de plus de 0,5 ha.

Toutefois, certains usages sont autorisés sous conditions :

- ▶ les tracés des grandes infrastructures doivent, dans la mesure du possible, éviter les espaces boisés. Si tel n'est pas le cas, il convient que leur impact soit limité, notamment par une adaptation de l'ouvrage à son environnement forestier et par le rétablissement d'une continuité forestière ;
- ▶ l'exploitation des carrières est permise en zone boisée, sous réserve de ne pas engager des destructions irréversibles d'espaces paysagers et de garantir le retour à une vocation, naturelle, boisée ou agricole des sols concernés ;
- ▶ toute surface forestière désaffectée doit être compensée par la création d'une superficie au moins égale, attenante au massif forestier ou contribuant à la reconstitution de continuités biologiques, par exemple en reconstituant un relais avec un massif voisin.

Les lisières des espaces boisés doivent être protégées : en dehors des sites urbains constitués, à l'exclusion des bâtiments à destination agricole, toute nouvelle urbanisation



ne peut être implantée qu'à une distance d'au moins 50 m des lisières des bois et forêts représentés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire. La vocation multifonctionnelle de la forêt (production, accueil du public, fonctions écologiques et paysagères) doit être favorisée :

- ▶ l'accès pour les besoins de la gestion forestière doit être facilité ;
- ▶ l'implantation des équipements nécessaires au développement économique de la filière bois est autorisée ;
- ▶ l'extension du patrimoine forestier ouvert au public, notamment en secteur périurbain et dans les secteurs carencés du cœur d'agglomération, doit être favorisée.

### **Orientations concernant les espaces naturels**

Ces espaces doivent conserver une vocation naturelle.

Dans ces espaces sont interdites toutes occupations susceptibles de remettre en cause la fonctionnalité de l'écosystème.

### **Les espaces de loisirs**

Sont considérés comme espace de loisirs :

- ▶ les espaces verts publics, jardins publics, grands parcs départementaux ;
- ▶ les bases de plein air et de loisirs locales et régionales ;
- ▶ les parcs liés aux activités de loisirs, les parcs animaliers, zoos, parcs d'attraction ;
- ▶ les grands équipements comportant une part importante d'espaces ouverts : les golfs, les hippodromes, les campings ;

- ▶ les terrains de sports de plein air (terrains de football, athlétisme, rugby, tennis, centre équestre, etc.) ;
- ▶ certains parcs de châteaux et d'abbayes comportant des enjeux régionaux en matière de tourisme, notamment les châteaux de Vaux-le-Vicomte, de Champs-sur-Marne, de Fontainebleau, de Breteuil, de Thoiry, de la Roche-Guyon, de Villarceaux, d'Écouen, et les domaines des abbayes de Royaumont et des Vaux de Cernay.

Les espaces de loisirs cartographiés figurent en vert clair sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire. Ne figurent pas sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire les espaces de loisirs d'une superficie inférieure à 5 ha dans l'agglomération centrale et 15 ha hors agglomération centrale. Ils sont à considérer et à intégrer dans les politiques d'aménagement du secteur dans lequel ils se situent. Ils peuvent changer de vocation sous réserve de compensation.

### **Orientations**

L'offre de loisirs, l'offre en tourisme, la trame verte d'agglomération et son maillage, la trame verte au cœur des espaces urbanisés de la ceinture verte doivent être développées. À cette fin, il convient de pérenniser la vocation des espaces verts publics existants, de valoriser les espaces ouverts privés insérés dans la ville dense, d'optimiser l'ensemble des fonctions ou des services que rendent les espaces verts, notamment en termes de préservation de la biodiversité en milieu urbain. Les prévisions et décisions d'urbanisme doi-

vent permettre notamment :

- ▶ de conserver les emprises dédiées aux espaces verts publics existants ;
- ▶ de maintenir la perméabilité des sols ;
- ▶ de réaliser les équipements nécessaires au fonctionnement de certains espaces de loisirs (bases de plein air et de loisirs, châteaux et domaines à forts enjeux touristiques, grands équipements comportant une part importante d'espaces ouverts, terrains de sports de plein air), dans le respect du caractère patrimonial et naturel de l'espace concerné et des règles de protection édictées par le SDRIF ;
- ▶ d'affirmer prioritairement la vocation d'espaces verts publics et de loisirs des secteurs sous-minés par d'anciennes carrières non encore urbanisés en cœur d'agglomération et dans le ceinture verte, en particulier dans les territoires carencés en espaces verts (comme par exemple la Corniche des forts de l'Est parisien).

### **Les espaces verts à créer ou espaces naturels à ouvrir au public**

Il s'agit d'espaces naturels ou boisés existants à ouvrir au public ou d'espaces verts à créer de plus de 5 ha, symbolisés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire par la grande étoile verte, et d'espaces verts à créer de 2 à 5 ha symbolisés par la petite étoile verte.

Les espaces verts de plus de 5 ha correspondent à des équipements verts de niveau régional. Les espaces verts de 2 à 5 ha correspondent à un échelon intermédiaire d'espace vert. Ces espaces figurent au SDRIF sur

la carte de destination générale des différentes parties des territoires à deux titres : comme ensemble d'équipements verts destinés à rééquilibrer l'offre des secteurs déficitaires, et comme ensemble d'équipements d'enjeu régional.

L'indication de ces espaces verts à créer porte sur des espaces non bâtis, voire naturels ou agricoles. Elle a pour objectif de permettre, notamment, leur préservation. Cette indication n'est pas exclusive de la création d'autres espaces verts à l'occasion d'opérations urbaines.

### **Orientations**

Les prévisions et décisions d'urbanisme ne doivent pas obérer la création de ces espaces verts. Ces espaces verts sont destinés à être ouverts au public.

La qualité naturelle doit être respectée, confortée et sa pérennité assurée.

### **Les continuités, les coupures d'urbanisation et les liaisons vertes**

Sont considérées comme continuités, coupures d'urbanisation et liaisons vertes, les espaces ouverts assurant tout ou partie des fonctions de :

- ▶ continuités écologiques ;
- ▶ coupure d'urbanisation entre les noyaux urbains ;
- ▶ connexion entre les zones agricoles (continuités spatiales) et permettant la circulation des engins agricoles (continuités fonctionnelles) entre les sièges d'exploitation, les parcelles, les services et équipements d'approvisionnements/livraisons ;

**CARTE THÉMATIQUE**  
**Compléter le maillage**  
**des liaisons vertes**

**Valoriser les liaisons vertes**

- propositions ou projets
- existantes

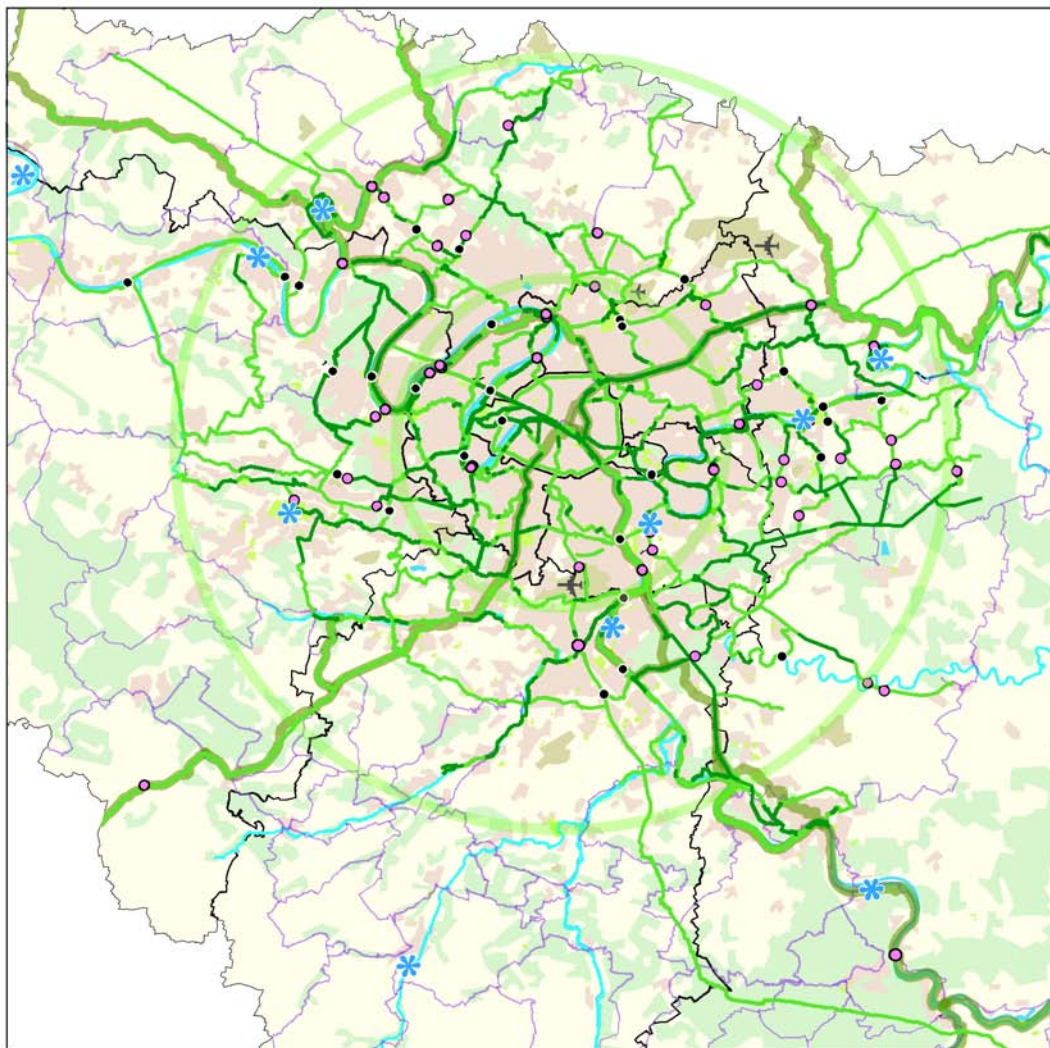
**Franchissements essentiels**

- à prévoir
- à améliorer

- sentiers de Grande randonnée (GR®)
- projet de véloroutes et voies vertes
- \* base de loisirs et de plein-air régionale
- ceinture verte et trame verte



Sources : IAU idF, Comité régional de la randonnée pédestre d'Île-de-France © IAU idF 2008



► maillage des espaces verts du cœur d'agglomération, des espaces ouverts de la ceinture verte et des grands espaces forestiers et naturels de l'espace rural.

Ces espaces sont à considérer sous l'aspect spatial et sous l'aspect fonctionnel. Ils confortent l'organisation générale et les différentes fonctions des espaces ouverts urbains, agricoles, forestiers et naturels.

Ces continuités, coupures d'urbanisation et liaisons vertes sont différenciées selon le milieu, urbain ou rural. En milieu urbain, il s'agit de composer avec le tissu urbain existant ou à renouveler pour restaurer des continuités dans le cadre de la trame verte d'agglomération, ainsi que le long des corridors fluviaux et des rivières urbaines. En milieu rural, il s'agit de maintenir des continuités existantes et de ne pas les compromettre par des extensions urbaines ou des infrastructures. Dans la ceinture verte, espace d'articulation entre le cœur d'agglomération et l'espace rural, où les espaces urbains et les espaces naturels sont imbriqués, le réseau des continuités revêt une importance particulière.

Sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire sont indiquées, de manière schématique, les continuités écologiques ou les coupures d'urbanisation par des flèches vertes à double trait et les continuités agricoles ou les liaisons vertes par des flèches vertes à simple trait. Les simples traits signifient une logique de franchissement ou de circulation (agricole, de loisirs, etc.). Les doubles traits signifient une logique de continuité spatiale large (écologique, paysagère, etc.).

Ces flèches représentent les segments à

enjeux. Différentes cartes figurant dans le SDRIF, à savoir le système régional des espaces ouverts, le schéma régional fonctionnel des espaces agricoles, boisés et naturels, le schéma de connexions écologiques ainsi que la carte précisant le maillage des liaisons vertes montrent de façon indicative les réseaux de continuités et de liaisons au niveau régional et l'emplacement des espaces ouverts concernés (cf. carte « Compléter le maillage des liaisons vertes » et chapitre 2.4, § « Préserver et développer les continuités et les réseaux écologiques »).

### **Orientations générales**

Les continuités, coupures d'urbanisation et liaisons vertes doivent être maintenues ou créées sur les secteurs dont le développement pourrait grever l'intérêt régional de préservation/valorisation des espaces ouverts et leur fonctionnement (secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle, projets d'infrastructures, etc.).

L'emplacement, le tracé et l'ampleur des continuités, coupures d'urbanisation et liaisons vertes doivent être précisés et adaptés localement à leurs fonctions, y compris en cas de superposition avec des secteurs urbanisés ou d'urbanisation, et ceci en cohérence avec les territoires voisins.

### **Orientations relatives aux continuités écologiques ou coupures d'urbanisation à maintenir**

Les continuités écologiques doivent être maintenues ou créées. Elles constituent une

des composantes du réseau écologique, à l'échelle régionale, formé des zones réservoirs, des zones tampons et des connexions biologiques.

Ces continuités peuvent également être le support de continuités agricoles et de liaisons vertes, lorsque la continuité est large et si ces aménagements sont compatibles avec les fonctions précédentes.

Les coupures d'urbanisation sont à préserver entre les noyaux urbains situés dans les zones de forte pression, notamment dans la ceinture verte, dans les secteurs périurbains et dans les principales zones de pression urbaine de l'espace rural.

### **Orientations relatives aux continuités agricoles ou liaisons vertes à créer ou à renforcer**

Les continuités agricoles doivent être maintenues ou restaurées pour assurer la pérennité des entités agricoles et leur capacité d'adaptation.

Les liaisons vertes doivent assurer le maillage des espaces verts du cœur d'agglomération, des espaces ouverts de la ceinture verte et des grands espaces forestiers et naturels de l'espace rural. Ce réseau est également à connecter aux grandes liaisons « bleues » des vallées. Ce réseau s'appuie sur des liaisons radiales et des liaisons circulaires. Pour permettre l'articulation des multiples fonctions assurées par ces espaces, la liaison verte doit être adaptée au contexte et à l'échelle du territoire traversé. Les liaisons vertes doivent être maintenues ou restaurées. En milieu urbain, les liaisons vertes n'ont pas nécessai-

rement une emprise importante, mais leur caractère vert, largement dominant, sinon exclusif, est impératif.

### **Le fleuve et les espaces en eau**

Sont concernés le réseau hydrographique et les plans d'eau, figurés en bleu sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire, ainsi que les espaces qui leurs sont liés.

Ne figurent pas sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire les espaces en eau d'une superficie inférieure à 5 ha dans l'agglomération centrale et 15 ha hors agglomération centrale.

Il s'agit :

- ▶ d'assurer un accès équitable et durable aux ressources en eau, respecter les différentes fonctions des réseaux hydrographiques et des espaces en eau ;
- ▶ de contribuer à l'amélioration de la qualité biologique et sanitaire des eaux ;
- ▶ de valoriser le fleuve pour structurer et fédérer l'espace régional.

### **Orientations**

L'urbanisation doit préserver la fonctionnalité des têtes de bassin et des zones d'expansion des crues.

Les zones humides, les dépendances et les délaissés de rivières, qui assurent un ensemble de fonctions indispensables à l'atteinte du bon état des eaux, sont à délimiter et ne

doivent pas être dégradées.

La continuité écologique du milieu aquatique et des berges doit être recherchée par l'aménagement d'espaces ouverts et par la végétalisation au bord de l'eau.

Dans les séquences urbaines, les décisions d'urbanisme doivent :

- ▶ intégrer les contraintes liées aux risques d'inondation (cf. chapitre 2.4, § « Réduire les inégalités environnementales, la vulnérabilité aux risques et l'exposition aux nuisances ») ;
- ▶ ouvrir la ville sur le fleuve en assurant une meilleure mixité et compatibilité des usages entre les quartiers urbains et les sites d'activités riverains du fleuve et en valorisant les espaces de la trame verte situés au bord de l'eau ;
- ▶ structurer les sites d'activités associés à la voie d'eau et mieux les intégrer à leur environnement ;
- ▶ favoriser le transport par voie d'eau (cf. chapitre 2.3, § « Préserver et développer le potentiel de fonctionnement multimodal du transport de marchandises et de la logistique »). ▬



# 4

## La mise en œuvre du projet

- 4.1 Les faisceaux : une déclinaison du projet à mettre en œuvre par grands territoires de solidarité ..... p. 189
- 4.2 Les politiques partenariales de mise en œuvre ..... p. 209



**D**ocument d'urbanisme et cadre de l'action régionale, le SDRIF organise l'architecture de sa mise en oeuvre sur les territoires et au travers de politiques partenariales. Les faisceaux constituent un espace de dialogue nouveau entre la Région et les territoires franciliens. La démarche partenariale initiée lors de l'élaboration du SDRIF sera ainsi poursuivie pour garantir une mise en oeuvre partagée.

## 4.1 Les faisceaux : une déclinaison du projet à mettre en oeuvre par grands territoires de solidarité

Ce chapitre synthétise des objectifs du projet spatial régional à mettre en oeuvre et des éléments de sa géographie stratégique et prioritaire par faisceaux, grands territoires de solidarité qui structurent la région.

Le fonctionnement de la région est très dépendant de la structure radiale des infrastructures qui convergent vers le centre de l'agglomération et déterminent ces grands faisceaux. Une grande part des échanges quotidiens se déploie à l'intérieur de chacun des faisceaux : migrations alternantes vers les pôles d'emplois ou les équipements universitaires, déplacements pour les achats et les loisirs, convergence et traitement des flux logistiques ou, à un autre rythme, trajectoires

résidentielles, desserrement des activités dans la fidélité géographique à leur environnement économique.

À l'intérieur de ces faisceaux s'articule toute une chaîne de bassins de vie et d'emplois liés les uns aux autres, avec des effets de proximité et des synergies, depuis Paris jusqu'aux pôles de l'espace rural et, au-delà, à l'échelle du Bassin parisien.

Cinq faisceaux sont définis : le faisceau Ouest, le faisceau Nord, le faisceau Est, le faisceau Sud-Est et le faisceau Sud. Chacun part de Paris et s'élargit du cœur d'agglomération aux territoires interrégionaux. Paris est compris dans chaque faisceau.

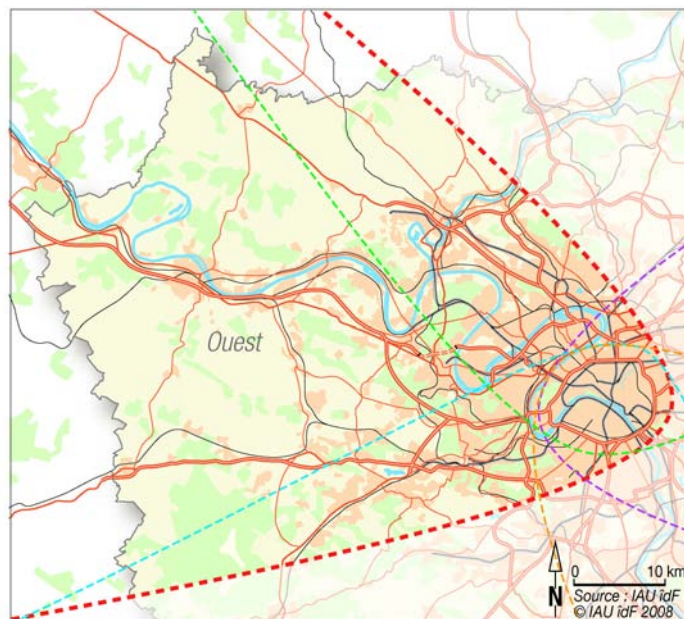
Les faisceaux constituent aussi un cadre de dialogue nouveau entre la Région et les territoires franciliens, et entre les territoires entre eux. Ils constituent également un cadre d'analyse des dynamiques territoriales, déjà à l'oeuvre ou à impulser. Sont ainsi répertoriés au sein de chaque faisceau les territoires stratégiques du SDRIF. Ils constituent autant de territoires structurant le développement de l'Île-de-France. Leur dynamique s'accroche aux pôles moteurs du rayonnement régional. Il s'agit de Roissy pour le faisceau Nord, de Marne la Vallée Val d'Europe pour le faisceau Est, d'Orly-Rungis pour le faisceau Sud-Est, d'Évry, Massy-Saclay-Saint-Quentin-en-Yvelines pour le faisceau Sud, et de Cergy-Pontoise pour le faisceau Ouest. Le pôle Paris-La Défense influence tous les faisceaux. Les faisceaux ne sont pas pour autant indépendants, leurs limites se recoupent, montrant les synergies, évidentes ou à créer, entre les faisceaux et, en leur sein, entre les

territoires stratégiques. Cela est particulièrement vrai entre les faisceaux :

- ▶ Ouest et Nord avec le raccrochement de Cergy-Pontoise et de La Défense à Roissy, et de la boucle des Hauts-de-Seine à La Défense et Plaine Commune ;
- ▶ Nord et Est avec le raccrochement de Plaine Commune et Marne la Vallée à Roissy et Paris ;
- ▶ Sud-Est et Sud avec les synergies à développer entre Seine Amont, Massy-Saclay et leur raccrochement à Orly-Rungis ;
- ▶ Sud et Ouest avec les complémentarités Versailles Grand Parc/Saint-Quentin-en-Yvelines et Paris-La Défense.

La structuration de l'espace francilien autour de pôles économiques moteurs complémentaires entre eux participe de cette mise en réseau des territoires au sein de plusieurs faisceaux. De même, plusieurs nouvelles infrastructures de transports en rocade (« Arc Express » et les Tangentielles) ont pour objectif de faciliter les relations entre faisceaux.

L'objectif, au terme du SDRIF, est que chaque faisceau offre pour sa population le même niveau de développement et le même niveau d'offre métropolitaine. Cela implique pour la Région et ses partenaires des efforts plus soutenus en faveur des faisceaux Nord, Est et Sud-Est, afin de mieux équilibrer le développement régional, alors que deux opérations d'intérêt national ont été créées par l'État (Seine Aval et Orly-Rungis-Seine-Amont) et qu'une mission de préfiguration a été mise en place sur le secteur de Massy-Palaiseau-Saclay-Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines.



## ■ Le faisceau Ouest

Le faisceau Ouest s'étend le long de la Seine à l'aval de Paris et le long de l'Oise, en direction de la Normandie vers l'ouest, de la Picardie vers le nord. Il concerne les départements de Paris, des Yvelines du Val-d'Oise et des Hauts-de-Seine. Il constitue l'ouverture maritime de l'Île-de-France vers l'ouest. Il est fortement structuré par la Seine et par les grandes infrastructures qui la bordent : autoroute A13 et voie ferrée le reliant à la Normandie, et vers le nord par l'A15 et l'A16.

L'urbanisation s'est développée le long de ces axes, tout en ménageant des espaces ouverts (plaine de Montesson ou de Pierrelaye) et en enserrant de grandes forêts (Montmorency, Saint-Germain-en-Laye, Marly). Au-delà de l'agglomération de Cergy-Pontoise s'étend le parc naturel régional du Vexin français. Le faisceau s'organise notamment autour de trois polarités déjà fortement constituées : Paris-La Défense et ses alentours, l'agglomération de Cergy-Pontoise et le territoire de la Seine Aval. Houdan est le principal pôle hors agglomération.

## Des dynamiques territoriales renforcées et rééquilibrées

Le faisceau est particulièrement concerné par les enjeux de rééquilibrage de l'offre de logement, notamment social, et de renouvellement urbain. L'emploi doit également être rééquilibré à l'échelle des grands territoires. Il accueille dans son premier segment les grands quartiers d'affaires de l'ouest parisien, atouts de l'attractivité internationale de la région. Plus à l'ouest, le long de la vallée de la Seine, sa vocation technologique, industrielle (automobile, aéronautique) et éco-industrielle est essentielle pour la région. La réalisation de la liaison Seine-Nord-Europe et la montée en puissance programmée du port du Havre vont renforcer son rôle pour l'approvisionnement de l'Île-de-France et sa vocation logistique. Plus généralement, la place de la Seine et l'Oise dans le faisceau y rendent particulièrement sensibles les problèmes d'équilibre, de cohabitation, de valorisation des différentes fonctions du fleuve: corridor biologique, axe de transport, axe économique, axe de renouvellement urbain, axe de loisirs et de tourisme, élément marquant du paysage.

### Cœur d'agglomération : renforcement des fonctions métropolitaines et mutations urbaines

Les quartiers d'affaires de l'Ouest parisien et de La Défense constituent le cœur décisionnel métropolitain. Leur rôle d'accueil des fonctions de commandement de niveau international, bénéfique au rayonnement de l'économie francilienne dans son ensemble, doit être maintenu par une offre immobilière renou-

lée au sein de ces quartiers. Leur effet d'entraînement est à mettre à profit pour valoriser le potentiel d'accueil urbain des territoires alentour. La dynamique de développement urbain est forte dans Paris, qui doit valoriser son potentiel d'accueil (quartier central des affaires, projet des Batignolles) et la partie la plus proche de Paris, bénéficiant de l'effet d'entraînement du pôle de La Défense.

**Le territoire La Défense-Nanterre** est un territoire stratégique du SDRIF. Il s'articule autour de plusieurs projets d'aménagement et de redynamisation, portés par deux établissements publics d'aménagement. L'État a donné à ce territoire le statut d'opération d'intérêt national, une opération concernant La Défense, une autre opération concernant Seine Arche.

L'opération de renouveau du quartier d'affaire de La Défense a été déclarée d'intérêt national par la loi du 27 février 2007. La première phase de programmation porte sur la période 2007-2013. Elle concerne la gestion urbaine et la restructuration, ainsi que la réalisation de 450 000 m<sup>2</sup> de bureaux supplémentaires dont 150 000 m<sup>2</sup> d'extensions liées à des démolitions-reconstructions.

Dans le cadre d'un projet global d'aménagement, de développement et de gestion durable, dont les principales composantes porteront sur l'immobilier, le maintien d'un haut niveau d'accessibilité en transports collectifs, une meilleure connexion au réseau TGV, la gestion logistique et des chantiers, réhabilitation et construction neuve, permettront à La Défense de maintenir son rang parmi les



grands quartiers d'affaires mondiaux. Une plus grande diversité de fonctions est à rechercher, intégrant les services urbains qui participent à la qualité d'une ville. L'engagement d'une nouvelle phase de développement du quartier sera aussi l'occasion de réaliser les investissements nécessaires à la mise aux normes en matière de sécurité, d'environnement et d'accessibilité des dalles et ouvrages souterrains.

L'opération Seine Arche présente un intérêt majeur pour le territoire proche, en recréant des liens entre secteur résidentiel et secteur tertiaire, en restaurant les continuités urbaines rompues par les infrastructures, en ouvrant la ville sur le fleuve, en proposant une composition urbaine depuis Nanterre vers l'axe historique. Seine Arche bénéficie d'un important potentiel foncier mutable en faveur d'un bon équilibre logement/activités, même si certains sites sont contraints car correspondant à d'anciens secteurs industriels.

Pour les développements ultérieurs, il conviendra d'adopter une approche urbaine, économique et de transport globale à l'échelle de Seine-Arche – La Défense. Le grand quartier d'affaire de Nanterre-La Défense s'efforcera d'atteindre, au cours de son développement, une mixité habitat/activité. Il s'agit aussi de rééquilibrer le territoire en matière de logement social. En tout état de cause, qu'il s'agisse des équilibres habitat/emploi ou de la régulation des implantations nouvelles, au regard de la congestion du RER A, et dans l'attente de la réalisation de nouvelles dessertes en transports collectifs structurantes, il conviendra d'instaurer une

régulation globale des implantations économiques à l'échelle de Nanterre-La Défense et des communes limitrophes.

Cette recherche de l'équilibre habitat/emploi sera nécessairement phasée et mesurée au regard de la réalisation de dessertes en transports en collectifs. En premier lieu, la régénération du quartier sera une opportunité pour y développer la mixité et la diversité fonctionnelles, qui renforceront son attractivité et son cadre de vie. En second lieu, l'amélioration de l'équilibre habitat/emploi sera recherchée sur un territoire élargi à l'OIN Seine Arche à Nanterre. En troisième lieu, les territoires situés à l'ouest de La Défense et dans les Hauts-de-Seine, et bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs, et en particulier les communes déficitaires en logements sociaux, contribueront à la mise en oeuvre de cet équilibre. Par souci d'équité et de solidarité, une solution pour une meilleure péréquation de la taxe professionnelle sera recherchée, afin que le secteur de La Défense participe financièrement aux projets régionaux d'aménagement, et notamment à l'amélioration des transports collectifs qui visent à lui assurer une meilleure desserte.

Dans la perspective de ces nouveaux projets d'aménagement à La Défense-Seine Arche et du maintien du rayonnement international du quartier d'affaires, les conditions de desserte seront améliorées. Les tramways T1 et T2 seront prolongés. Le RER E pourra être prolongé entre Haussmann-Saint-Lazare et La Défense, lui assurant notamment un accès plus direct à Roissy, et permettant l'amélioration des dessertes vers Seine Aval. La possi-

bilité d'implanter une gare TGV dans le secteur de La Défense au bénéfice du grand Ouest parisien est également étudiée. Le projet « Arc Express » permettra de relier efficacement les pôles de la Défense et de la Plaine Saint-Denis.

Le développement du grand quartier d'affaire Nanterre-La Défense, et la fonction de pôle d'échange régional, généreront en outre une dynamique de projet bénéfique pour l'ensemble du territoire de la Seine-Aval.

La faisabilité d'une gare routière sur Montesson devra être évaluée, permettant la desserte du quartier d'affaires par une liaison en transports collectifs empruntant l'A14.

La mutation de **la boucle des Hauts-de-Seine** poursuivra, en recherchant un équilibre des fonctions et un équilibre habitat/emploi. Sa dynamique devra être confirmée sur les territoires plus à l'ouest, comme à Argenteuil ou Bezons, et à l'est, notamment Plaine commune. Les habitants de la boucle devront profiter de la redynamisation de La Défense. On distinguera toutefois les communes situées en rive gauche et celles situées en rive droite de la Seine et riveraines de Paris, plus denses. Ce nouveau développement de la boucle des Hauts-de-Seine devra connaître des efforts particuliers en matière de formation et d'accès à l'emploi, afin d'éviter le décrochage entre les emplois offerts par la tertiarisation en cours et les niveaux de qualification de la population.

Le port autonome de Paris-Gennevilliers constitue le principal pôle logistique francilien. La réalisation de la liaison fluviale Seine

Nord Europe et la montée en puissance programmée de Port 2000 au Havre renforceront le rôle de Gennevilliers pour l'approvisionnement de l'Île-de-France et probablement vers l'est et le sud de l'Europe. Le potentiel d'extension du port devra être maintenu. Ces opportunités permettront de renforcer la logistique fluviale au sein du faisceau Ouest, notamment à Limay, Achères, Triel-sur-Seine, Saint-Ouen-l'Aumône et Gennevilliers selon des complémentarités à développer.

La vallée de Montmorency représente une capacité d'accueil résidentiel à mieux valoriser dans le long terme. Son développement nécessitera qu'y soient renforcés les grands éléments de structuration, en termes d'équipements, de services, de maillage de déplacements et de trame verte.

#### **Renforcement et mise en réseau des grands pôles structurants de l'agglomération centrale**

**Le territoire de l'agglomération de Cergy-Pontoise** est un territoire stratégique du SDRIF : il constitue un pôle de rayonnement économique international à conforter. Son implication dans quatre pôles de compétitivité, sa filière d'excellence en matière de sécurité, son développement des réseaux haut débit et les projets portés en matière d'innovation et de recherche contribueront au renforcement de son rayonnement. Le confortement de ce territoire doit également trouver réalité dans un effort important de production de logements et de renouvellement urbain, visant le maintien d'une mixité sociale, une densification de l'aménagement, une qualité environne-

mentale, notamment autour des gares, ceci valant également pour les parcs d'activités. Le caractère structurant de l'agglomération de Cergy-Pontoise sera renforcé par l'installation de nouveaux services et équipements, notamment l'implantation de nouveaux centres de recherche et le confortement des laboratoires existants, liés au pôle d'enseignement supérieur existant. Son parc d'exposition et de congrès sera rénové et agrandi. Les déplacements internes à Cergy-Pontoise nécessitent des réflexions en matière de réseau de transports collectifs à l'échelle du bassin de vie et la mise en œuvre d'un réseau cyclable maillé avec les itinéraires régionaux. La desserte régionale du territoire sera améliorée par la réalisation de la Tangentielle Nord et le prolongement de la Tangentielle Ouest à Cergy. Son inscription dans les échanges nationaux pourra être améliorée par une des options de la ligne Paris/Amiens/Londres, qui impliquerait la création d'une gare TGV dans l'agglomération de Cergy-Pontoise.

**Le territoire de Seine Aval** est un territoire stratégique du SDRIF. L'État lui a donné le statut d'opération d'intérêt national. Son périmètre s'étend d'Achères-Conflans à Blaru, le long de la Seine, et concerne 51 communes. Seine Aval profite de l'action d'un établissement public d'aménagement.

Le territoire va s'engager dans un scénario de développement lui permettant d'équilibrer les multiples fonctions qui doivent y être implantées ou renforcées : développement économique, production de 2 500 logements par an,

loisirs, protection et valorisation des milieux naturels et paysagers. Cette ambition nécessite la consolidation des pôles économiques forts et attractifs, dans un contexte difficile de mutation de l'activité industrielle, autour de Mantes-en-Yvelines, Les Mureaux et la communauté de communes des Deux Rives, afin d'améliorer le taux d'emploi.

Le développement tertiaire sera encouragé en lien avec les pôles de Cergy, Saint-Quentin-en-Yvelines et La Défense, dont Seine Aval constitue pour partie le point d'appui industriel et technologique. La vocation technologique et industrielle du territoire doit être réaffirmée, notamment dans les filières automobile et aéronautique. Le développement de la filière mécatronique s'inscrira dans le pôle de compétitivité Mov'éo. Les fonctions éco-industrielles seront développées, profitant notamment de la localisation en berges de Seine : la création d'un éco-pôle d'intérêt régional est prévue à Limay-Porcheville ainsi que deux projets de ports, à Triel-sur-Seine et Achères. Ils permettront une alternative au fret routier. Ce nouveau développement économique de la Seine Aval permettra la constitution d'un grand bassin de vie suffisamment autonome et structuré pour faire contrepoids à l'attraction de La Défense et du cœur d'agglomération, en développant les complémentarités entre la Seine Aval, Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines.

La polarisation de Seine Aval sera confortée par l'implantation des grands équipements. La constitution à Mantes-en-Yvelines d'un pôle universitaire technologique, relié à l'université Versailles-Saint-Quentin, autour de la

mécatronique et de l'écologie industrielle, et l'installation d'un centre de congrès, seront engagées. Le musée de la Batellerie, à Conflans-Sainte-Honorine, sera développé.

Le développement de la Seine Aval s'accompagnera d'un renforcement significatif de la production de logements diversifiés, à même de permettre les parcours résidentiels. Les actions engagées dans les importants secteurs en cours de rénovation urbaine (Mantes, Les Mureaux, Chanteloup-les-Vignes) seront poursuivies, notamment dans un objectif d'un rééquilibrage interne au territoire de l'offre de logements sociaux, entendu que l'offre globale devra être augmentée.

La boucle de Chanteloup-les-Vignes constitue un site à fort potentiel relevant de multiples enjeux, dont il convient de préserver tout particulièrement les espaces ouverts, tout en accompagnant les développements territoriaux nécessaires.

Le renouveau de la Seine Aval s'appuiera sur la valorisation des atouts exceptionnels de l'environnement, notamment offerts par la présence de la Seine, dont les berges pourront être support d'un réseau de liaisons douces, le site de la boucle de Moisson et les sites Natura 2000 (Étang du Bout du Monde, massif de Rosny-sur-Seine, etc.). Les paysages des coteaux et des sites de confluence, ainsi que les plaines alluviales, devront être préservés. Une attention particulière sera portée aux reconversions des sites pollués et aux ressources énergétiques.

Les infrastructures de transports collectifs devront être optimisées. La desserte interne du territoire mérite une réflexion globale en

termes d'organisation des transports collectifs de rabattement. L'inscription du territoire dans la dynamique régionale profitera du prolongement de la Tangentielle Ouest vers Cergy et du prolongement vers l'ouest du RER E actuel, permettant l'amélioration des dessertes sur Seine Aval. Le territoire bénéficiera également de la réalisation de la liaison rapide Normandie-Vallée de la Seine et son raccordement au réseau TGV.

La structuration routière sera complétée par une liaison Mantes-Cergy par la rive droite et un nouveau franchissement de la Seine, pour rejoindre l'A13. Les conditions de circulation dans la vallée de la Mauldre seront améliorées. Le SDRIF prévoit un principe de liaison. Ces projets permettront tout à la fois le renforcement des liaisons régionales ou nationales et une meilleure structuration des bassins de vie et des échanges, entre la Seine Aval, Saint-Quentin-en-Yvelines et Cergy-Pontoise.

### **Grands territoires hors agglomération centrale : qualité de vie et dynamiques propres renforcées**

Le **Houdanais**, organisé autour de la seule communauté de communes francilienne dépassant les limites de l'Île-de-France, ainsi que le parc naturel régional du Vexin, ont un rôle de territoires stratégiques structurants pour l'espace rural et les territoires interrégionaux.

Le pôle de Houdan doit ainsi être renforcé, et les fonctions du parc naturel régional du Vexin, dont Magny-en-Vexin et Marines constituent les pôles principaux, valorisées.

Le parc naturel régional du Vexin a une voca-

tion résidentielle maîtrisée. À ce titre, il devra participer également à l'effort de construction de logements et de rééquilibrage de la répartition du parc social. Il devra connaître également un rééquilibrage économique, notamment par le développement d'activités touristiques.

### Un environnement préservé et valorisé

Le faisceau bénéficie d'un environnement de grande qualité, remarquablement préservé dans le parc naturel du Vexin français (autour du principe de ruralité vivante), mais les importantes pressions urbaines qui s'exercent nécessitent des actions soutenues de protection : plaines de Pierrelaye et de Montesson, vallon de Chauvry, boucles de Guernes et de Moisson par exemple. L'objectif de préservation et de valorisation du cadre naturel exceptionnel qui fonde l'identité même du sud et sud-ouest Yvelines sera poursuivi et amplifié ; c'est la vocation du PNR de la haute Vallée de Chevreuse.

Avec l'atout des grandes forêts publiques, la fonction de loisirs y est développée de longue date, attestée par la présence des trois bases de plein air et de loisirs le long de la Seine et de l'Oise. Du point de vue environnemental, le faisceau est particulièrement concerné par les risques d'inondation liés à la Seine et à l'Oise et les risques technologiques (Nanterre et Gennevilliers, notamment). La vallée de l'Oise constitue un axe écologique majeur entre le parc naturel du Vexin et les forêts de Montmorency et l'Isle-Adam, ainsi qu'entre les forêts de Montmorency/

Carnelle et le PNR Oise-Pays de France, et est un segment du site stratégique du fleuve qui doit être conforté dans ce rôle. Son potentiel touristique sera renforcé autour des pôles de l'Isle-Adam et d'Auvers-sur-Oise, ainsi que son ouverture vers Creil et la Picardie. Une synergie est à établir entre le potentiel touristique de la vallée de l'Oise et celui du PNR du Vexin français, afin d'assurer la vitalité et l'équilibre économique des secteurs ruraux. Une forte protection et de grandes continuités écologiques et coupures d'urbanisation devront être maintenues le long de la Seine. Notamment autour des Mureaux ou des boucles de Guernes et de Moisson, qui constituent tout à la fois la porte d'entrée ouest de la région et un maillon de l'arc de biodiversité ouest francilien, en bordure du massif de l'Hautail et entre le Vexin et la forêt de l'Isle-Adam.

### L'ouverture à l'interrégional

L'ouverture de l'Île-de-France vers l'ouest, le long de la Seine, est historique. Outre ceux déjà mentionnés, plusieurs projets devront connaître une meilleure complémentarité interrégionale :

- ▶ l'importance des migrations alternantes avec la Haute et la Basse-Normandie, l'accès aux pôles d'emplois du faisceau Ouest mais aussi aux plates-formes aéroportuaires imposent la réalisation de la liaison rapide Normandie-Vallée de la Seine, des arrêts en cœur d'agglomération, voire la création de nouvelles gares d'échanges ;
- ▶ le développement programmé du port du Havre et la réalisation du canal Seine Nord

Europe renforceront le rôle du faisceau Ouest dans l'approvisionnement de l'Île-de-France et des emprises foncières appropriées devront être réservées le long de la Seine ;

- ▶ les risques accrus d'inondations en aval nécessitent un renforcement des coopérations interrégionales pour mieux gérer les protections, de même que pour la qualité des eaux (de surface et souterraine). Ces coopérations s'inscriront dans le cadre du plan Seine, à vocation interrégionale car couvrant l'ensemble du bassin de la Seine. Il existe un risque de report du développement dans les régions limitrophes, du fait de la continuité de l'urbanisation dans l'axe de la Seine et du fort maillage d'infrastructures ; ceci appelle une coordination entre régions de part et d'autre des limites administratives franciliennes.



### ■ Le faisceau Nord

Le faisceau Nord est celui où les limites régionales sont les plus proches de l'agglomération. Il s'étend du Vexin français dans le Val-d'Oise, aux Monts de la Goële en Seine-et-Marne, englobant la vallée de l'Oise, la Plaine de France et le nord de Paris. Il s'ouvre sur l'Oise, département avec lequel les flux (notamment les migrations alternantes) sont très importants.

Saint Denis est le principal pôle urbain de la zone agglomérée. Au-delà, l'aéroport de Roissy – Charles de Gaulle, équipement majeur d'accessibilité internationale pour la France et l'Île-de-France, est un puissant levier de développement économique, mais a un impact fort sur le fonctionnement et la qualité de vie de ce territoire.

### Des dynamiques territoriales renforcées et rééquilibrées

Le faisceau Nord représente la principale entrée internationale de l'Île-de-France, grâce à la plate-forme aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle et à l'aéroport d'affaires du Bourget, au réseau à grande vitesse vers l'Europe du nord-ouest et au système d'autoroutes. Il se positionne activement dans les grands flux d'échanges mondialisés, touristiques (parcs d'exposition de Villepinte-Tremblay et du Bourget) et logistiques, et dispose d'un potentiel économique exceptionnel qu'il faut conforter.

Mais ce faisceau doit bénéficier fortement du rééquilibrage du développement régional. En effet, il concentre des populations et territoires parmi les plus en difficulté d'Île-de-France et des tissus urbains fortement perturbés par

les coupures spatiales et les nuisances environnementales. Le décalage entre nouveaux emplois tertiaires et actifs à faible qualification, notamment de Plaine Commune et du Val de France, crée une distorsion forte entre développement économique et développement social, que les projets de développement à venir contribueront à résorber, notamment dans les secteurs préférentiels de densification repérés sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire. Paris intra-muros est également concerné par cet objectif d'un meilleur équilibre socio-économique, au bénéfice de ses arrondissements du nord et de l'est.

De vastes espaces mutables feront l'objet d'un développement urbain significatif, contribuant ainsi au défi régional prioritaire de résorption des inégalités sociales et territoriales.

Enfin, le faisceau Nord s'organise autour du grand territoire de la « Plaine de France », territoire stratégique du SDRIF. La Plaine de France profite de l'action d'un établissement public d'aménagement et d'une organisation intercommunale forte qui polarise et structure le territoire, en premier lieu la communauté d'agglomération Plaine Commune autour de la Plaine Saint-Denis, et les nombreuses intercommunalités autour de Roissy. Ce territoire doit viser un développement durable et solidaire en s'appuyant sur les leviers économiques pour le rééquilibrage du territoire, notamment dans sa partie centrale qui, dans le Val-d'Oise et en Seine-Saint-Denis, connaît un décrochage par rapport aux moyennes régionales.

### Cœur d'agglomération : renforcement des fonctions métropolitaines et mutations urbaines

**Plaine commune** est un pôle tertiaire, universitaire, avec deux universités, et de recherche. C'est aussi un pôle de services d'échelle régionale, voire nationale, notamment grâce à la présence du Stade de France. Son rôle structurant au sein du cœur d'agglomération doit être renforcé par un développement économique à dominante tertiaire, des portes de Paris jusqu'au secteur Pleyel. Il s'appuiera sur les ressources foncières du secteur et profitera des dynamiques déjà engagées dans les secteurs de Pleyel et du Landy, des Docks d'Aubervilliers et du Stade de France, des projets sur Saint-Ouen et Paris nord-est. Le développement s'articulera dans la dynamique du pôle Cap digital autour des industries de la création et de l'image, du cinéma, notamment avec la création de la Cité du cinéma, des activités liées à la médecine et à la pharmacie, des éco-activités et de la logistique qualifiée orientée vers le fret ferroviaire, en lien avec la gare de Paris Évangile à créer, et en trouvant des synergies avec le développement du port autonome de Paris-Gennevilliers.

Il profitera d'une meilleure intégration à la dynamique régionale par la réalisation de la liaison « Arc Express », de la Tangentielle Nord, du prolongement du T1 et du tramway des Maréchaux, ainsi que par le prolongement de plusieurs lignes de métro (4, 7, 12 et 13). Les déplacements internes au territoire seront facilités par les nouvelles dessertes de proximité : tramways Paris Évan-

gile-Saint-Denis/Épinay/Villetaneuse et Saint-Denis/Sarcelles/Triangle de Gonesse. Il bénéficiera également de l'installation des Archives nationales à Pierrefitte-sur-Seine et du centre aquatique olympique à Aubervilliers.

L'ensemble de ces potentiels fait de l'agglomération de Plaine commune un des principaux secteurs de densification préférentielle du SDRIF. Ce territoire comporte en effet de nombreux sites mutables qui sont autant de possibilités de développer des projets de qualification urbaine, outre les nombreux projets de rénovation urbaine déjà engagés.

**Le territoire Paris-Est-RN3/Canal de l'Ourcq**, qui va des arrondissements du nord-est parisien jusqu'au cœur de la Seine-Saint-Denis (Pantin, Bobigny, Bondy) porte, grâce à plusieurs secteurs mutables, des enjeux de re-développement et forme dans le SDRIF un secteur de densification préférentielle important. Ce secteur relève des faisceaux Nord et Est.

Des dynamiques de projets y sont engagées, dans le cadre des projets parisiens de Paris Nord-Est et de la Porte des Lilas, avec les projets de tramway et de couverture du boulevard périphérique ; par Pantin, avec notamment la restructuration des Grands moulins ; par Bobigny avec les projets de la Maison de l'Illustration, de l'Agora, et d'un port sur le canal de l'Ourcq. La mutation de ces secteurs doit être favorisée et s'affirmer autour du canal, axe paysager et urbain à valoriser jusqu'à Bobigny et Bondy.

Les projets d'aménagement au sein de ce territoire seront confortés par l'installation de

nouveaux grands équipements, s'ajoutant aux créations antérieures (parc de la Villette, Centre national de la danse de Pantin) : la grande salle symphonique à La Villette, un nouveau réseau universitaire La Villette-Plaine Saint-Denis, l'École nationale d'architecture Paris-La Villette à Pantin. Ils profiteront également de la requalification de la RN3 ; la création d'un transport collectif en site propre est retenue.

Ce territoire dispose également de réserves foncières importantes, avec des sites d'activités à requalifier ou à faire muter, notamment entre la RN3 et le canal, les emprises ferroviaires de Pantin et le Fort d'Aubervilliers. La desserte en transport collectif est déjà efficace, et à renforcer par de nouveaux pôles d'échanges, notamment Bobigny-La Folie avec la Tangentielle Nord, et par la réalisation de la liaison « Arc Express ». Des ouvrages de franchissement du canal de l'Ourcq, notamment pour les liaisons douces, sont à réaliser.

Il présente également, en termes de logistique, des atouts pour favoriser le transport de marchandises en cœur d'agglomération par fret ferroviaire, développé significativement à Paris-Évangile, Pantin, Bobigny et Noisy-le-Sec. Le port de Bobigny favorisera également le fret fluvial par le canal de l'Ourcq, en lien avec le transport de déchets du SYCTOM.

**Le pôle du Bourget** est porté par l'aéroport d'affaires, le parc des expositions et la Cité de l'air et de l'espace, aux abords de zones d'activités mutables. Il dispose d'un important potentiel de redynamisation, autour des

industries aéronautiques, des services et des hautes technologies, qu'il convient de conforter. Il bénéficiera de plusieurs projets à même de lui donner un nouvel élan : la rénovation de la Cité de l'air et de l'espace, la restructuration du parc d'exposition du Bourget et du développement de l'aéroport d'affaires. Le pôle du Bourget profitera de l'amélioration de la ligne RER B, de la réalisation de la Tangentielle nord, et du prolongement de la ligne 7 du métro jusqu'à la Cité de l'air et de l'espace, ainsi que du TCSP le Bourget-le Blanc Mesnil-Villepinte. Le projet d'aménagement devra viser une forte densification urbaine.

Tous ces atouts et projets doivent permettre la constitution d'un pôle urbain fort entre Plaine commune et Roissy.

**Secteur de Roissy :  
gérer le développement  
de la principale porte d'entrée  
internationale en Île-de-France**

**Le pôle de Roissy**, qui intègre la plate-forme aéroportuaire, le parc des expositions, la zone tertiaire Paris-Nord II et plusieurs sites logistiques, connaîtra un développement prioritaire évoluant vers le tertiaire et la haute technologie, dans sa partie sud et ouest, autour de Tremblay, Gonesse, Villepinte et Roissy, avec l'extension du parc des expositions. Ce développement sera facilité par le déménagement du circuit Carole.

Les activités logistiques devront privilégier la multimodalité, autour des plates-formes de Juilly - Saint-Mard, de Bruyères-sur-Oise et de Mitry-Compans, et des gares de fret TGV de

Goussainville et de Tremblay. Le développement commercial du pôle de Roissy ne doit pas remettre en cause l'existence des commerces de proximité du secteur. Une meilleure accessibilité aux emplois du pôle pour l'ensemble des habitants du secteur et notamment pour ceux de Val de France, sera recherchée.

Le développement du pôle de Roissy, essentiellement tourné vers l'emploi jusqu'à présent, sera rééquilibré par la consolidation de l'offre urbaine au sud et au nord de l'aéroport, et par la limitation de l'extension urbaine actuellement à l'œuvre hors des limites franciliennes.

Le plan d'exposition au bruit limite fortement la production de logements et les projets d'aménagement devront répondre aux nuisances dues au bruit aérien. En ce qui concerne les territoires exposés au PEB de Roissy, il conviendra de limiter le développement de l'accession à faible coût et de permettre un développement économique.

Les projets d'aménagement bénéficieront de la ligne grande vitesse Paris/Londres par Amiens, avec la possibilité d'une nouvelle gare au nord de Paris, de la ligne SNCF Roissy-Creil et de la réalisation du barreau de Gonesse entre les RER B et D, avec la création d'une nouvelle gare dans le Triangle de Gonesse.

L'État prévoit de renforcer l'accessibilité en transports collectifs de l'aéroport Charles-de-Gaulle depuis Paris par la réalisation de la liaison CDG Express, grâce à l'amélioration du RER B Nord et à la réalisation du barreau de Gonesse. Un arrêt à la Plaine Saint-Denis

en lien avec le développement de ce pôle tertiaire pourrait être réalisé.

Le Triangle de Gonesse constitue un site à fort potentiel foncier relevant de multiples enjeux. Soumis à de fortes nuisances acoustiques, il est proche de Roissy, ce qui peut lui donner une vocation de site d'activités de niveau international. Il est inscrit au SDRIF en secteur d'urbanisation conditionnelle. La création d'un grand équipement mixte de congrès et de sport, de haute qualité environnementale, dans le triangle Gonesse-Sarcelles-Goussainville est à soutenir.

La mise en œuvre d'une politique volontariste sur le pôle de Roissy doit également concerner les territoires situés à l'est et au nord de la plate-forme. En raison des infrastructures de transport et des capacités foncières dont dispose cette partie seine-et-marnaise de Roissy, délimitée à l'ouest par la LGV, au sud par le contournement routier de Roissy et à l'est par la ligne ferrée Paris – Crépy-en-Valois, il importe que le développement territorial autour des secteurs de Dammartin-en-Goële et de Mitry-Mory se fasse dans un cadre interne cohérent et en liaison avec l'ensemble du territoire de la Plaine de France. Tout en s'inscrivant dans les objectifs régionaux d'équilibre habitat/emploi, de maîtrise de l'urbanisation et de priorité aux transports collectifs, la création ou l'extension des parcs d'activités ou l'implantation de grands équipements dans ce territoire doivent faire l'objet d'une approche globale formalisée par un projet de territoire, conditionnant leur ouverture à l'urbanisation.

Les abords de la plate-forme aéroportuaire,

dans sa partie est, sont inscrits au SDRIF en secteur d'urbanisation conditionnelle, incluant les projets de parcs d'activités déjà envisagés à Mesnil-Amelot, à Mitry-Mory, Compans, et Villeneuve-sous-Dammartin.

La cohérence globale du développement autour de Roissy nécessite une gouvernance plus structurée, partagée avec les acteurs de la plate-forme aéroportuaire.

Au-delà de l'aéroport, le développement urbain sera principalement structuré autour des pôles de Persan-Beaumont, Louvres-Puiseux, Fosses-Marly la Ville, et Dammartin en Goële-Saint Mard qui sont à renforcer. Persan Beaumont, au potentiel urbain identifié, nécessite une amélioration significative de sa liaison ferrée avec Paris. Enfin, l'amélioration de la ligne Paris-Luzarches permettra le désenclavement de ce territoire en contact avec l'Oise.

### **Un environnement préservé et valorisé**

Le développement du cœur d'agglomération passe par l'amélioration de son environnement urbain et naturel, notamment par la dépollution des sols et par la création de nouveaux espaces verts urbains dans les zones carencées. La base de plein air et de loisirs régionale de la Corniche des forts prendra une place importante dans cet objectif. Autour du pôle de Roissy et des fonctions logistiques, il s'agira de préserver de la pression urbaine les paysages agricoles et ouverts, limiter les nuisances et assurer des continuités vertes, dans une logique de ville compacte et durable. Les espaces agricoles

au nord et à l'est de l'aéroport Roissy - Charles de Gaulle seront protégés.

Le département de la Seine-Saint-Denis bénéficie de plusieurs sites Natura 2000, sur l'Île-Saint-Denis et dans le parc de la Courneuve en particulier. L'agglomération de Plaine commune porte par ailleurs un projet de parc interdépartemental de loisirs nautiques à l'Île-Saint-Denis.

Les continuités écologiques doivent être préservées, notamment entre les forêts de Carnelle/l'Isle-Adam/Montmorency et Chantilly/Ermenonville/Halatte. Elles font l'objet d'un parc naturel interrégional Oise-Pays de France, autour de Senlis. Il s'inscrit dans les grandes continuités biologiques liant les massifs boisés de l'Oise, de Persan-Beaumont et Montmorency, jusqu'aux limites de l'agglomération centrale, incluant les marais et milieux humides de la vallée de l'Ysieux, située en ceinture verte. Le PNR constitue à ce titre un réservoir de biodiversité.

La mise en valeur des berges de canaux et de rivières urbaines, le cas échéant la réouverture de ces dernières seront poursuivies et soutenues.

### **L'ouverture à l'interrégional**

Le faisceau Nord est celui dont la proximité géographique avec la région voisine, la Picardie, est la plus marquée. Il est ainsi particulièrement concerné par les relations interrégionales mais aussi avec l'Europe du Nord-Ouest et les métropoles du Nord-Pas-de-Calais. Les importantes migrations alternantes imposent de trouver des solutions pour

coordonner les stratégies de développement urbain (éviter l'effet de report).

Il n'y a pas de grand projet de développement fédérateur, mais un enjeu global de bien gérer cette aire d'influence, en développant des polarités locales qui aident à protéger les espaces ouverts d'une urbanisation diffuse, en veillant aux complémentarités urbaines avec les villes proches dans la Picardie voisine, où les enjeux de mobilité et de logement sont particulièrement prégnants. Le PNR Oise Pays-de-France participe à l'aménagement de ce territoire interrégional autour des communes franciliennes de Luzarches et Fosses et celles de Creil et Chantilly dans l'Oise. La maîtrise des nuisances sonores des aéroports (Roissy, Le Bourget et Beauvais) est aussi un enjeu interrégional.

L'accès aux pôles de transport (Gare du Nord et Gare de l'Est, aéroport de Roissy, gare TGV dans l'agglomération centrale pour la nouvelle ligne vers Londres/Amiens) et aux principaux pôles d'emplois de ce faisceau justifie la création ou l'aménagement de lignes de transports collectifs (liaison Creil-Roissy, aménagement des lignes RER B et D). La Picardie est proche de Paris et les migrations alternantes sont denses vers l'Oise, où s'étend largement le bassin d'emploi centré sur le faisceau Nord et Roissy. De même, de nouvelles infrastructures de transport, dont la future liaison TGV Londres-Amiens-Paris, renforceront les liens interrégionaux.

La restructuration rapide du secteur de la logistique aura des effets dans la transformation de ce territoire, par lequel transite l'essentiel des flux de marchandises internatio-

naux d'Île-de-France. Une meilleure coordination entre les Régions pour organiser la logistique doit se construire à travers l'élaboration d'un schéma logistique à l'échelle du Bassin parisien. L'amélioration de la ligne ferrée fret de contournement nord-est entre Le Havre, Amiens, Tergnier, Chalindrey, Dijon, et l'aménagement de la RN31, pourraient atténuer la saturation des axes de transport en Île-de-France. La réalisation du canal Seine-Nord-Europe facilitera le développement de modes alternatifs de transport des marchandises et renforcera les relations interrégionales autour de la logistique.

Le parc naturel régional Oise-Pays de France est commun avec la Picardie, ce qui facilitera la prise en compte d'enjeux environnementaux interrégionaux au sein d'un périmètre cohérent.

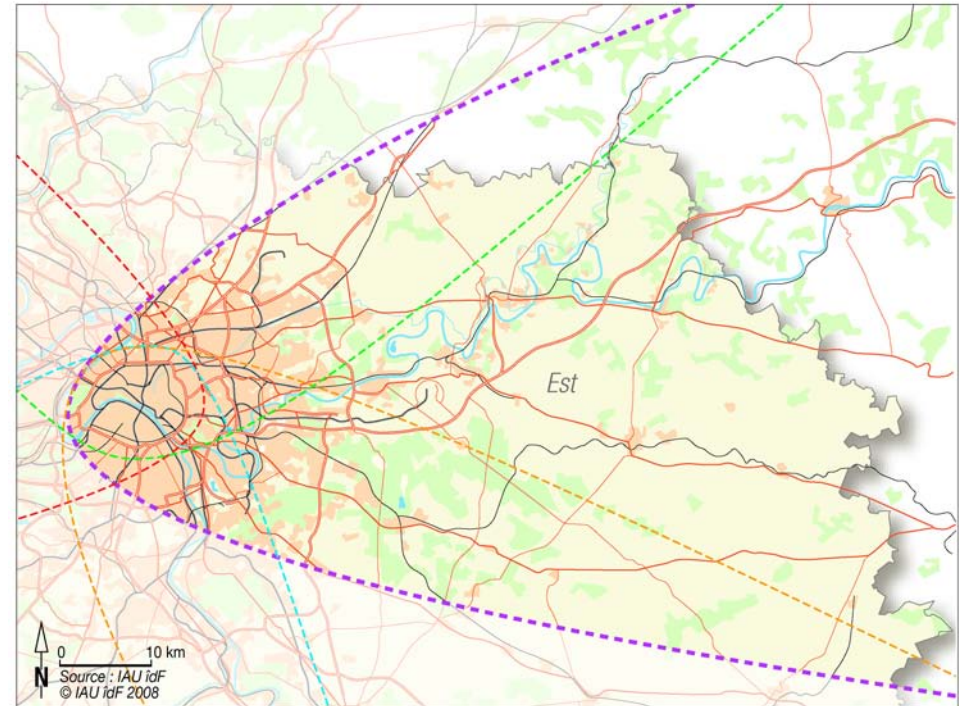
### ■ Le faisceau Est

Le faisceau Est englobe le nord de la Seine-et-Marne, entre la vallée de la Marne et ses plateaux. Il est fortement structuré par plusieurs grands axes d'échanges : canal de l'Ourcq, voies ferrées Paris/Strasbourg et Paris/Bâle, autoroutes A4, A86 et A104. La réalisation du TGV est, le développement du pôle de Paris-Vatry et sa fonction d'accueil de la logistique positionnent aujourd'hui ce faisceau au débouché d'un axe de liaison plus fort vers l'est de la France et l'Allemagne du sud.

L'implantation de l'habitat, situé historiquement le long du fleuve, favorisé par un relief peu marqué et un foncier bon marché, a suivi les réseaux de transport jusqu'aux villes historiques de la Brie. La ville nouvelle de Marne la Vallée a partiellement recentré cette expansion, favorisant le desserrement industriel de l'Est parisien et accueillant des activités de tourisme et de loisirs (Eurodisney). Elle doit jouer pleinement son rôle de pôle structurant de l'Est francilien. Au-delà, en direction de la Champagne Ardenne, les vastes espaces ruraux portent de fortes activités agricoles.

#### Des dynamiques territoriales renforcées et rééquilibrées

Les atouts économiques du faisceau seront renforcés pour favoriser un rééquilibrage de l'emploi régional à l'est, maintenir et développer la qualité de l'accueil urbain, et structurer plus fortement le territoire en bassins de vie cohérents. Il convient aussi d'améliorer les relations entre le faisceau Est et les faisceaux Nord et Sud-Est.



Le faisceau Est socialement diversifié, avec des secteurs dont la vocation résidentielle est affirmée, mais il compte des territoires en difficulté à soutenir et désenclaver, notamment en cœur d'agglomération et au sein des pôles de l'espace rural. Les revenus de la population vivant dans les territoires interrégionaux, dans la partie est de la Seine-et-Marne, sont très inférieurs à la moyenne régionale. Les objectifs d'aménagement doivent en tenir compte.

Le faisceau est a aussi d'importants atouts touristiques à valoriser, appuyés par une accessibilité internationale efficace.

Enfin, la restructuration des échanges à longue distance doit être accompagnée : le faisceau Est a un rôle à jouer en matière de logistique, en raison notamment de la proximité de Roissy - Charles de Gaulle et de la montée en puissance du pôle aéroportuaire de Paris-Vatry.

**Cœur d'agglomération :**

**conforter les atouts du rééquilibrage à l'est**  
Fort des politiques de développement engagées depuis trente ans, le faisceau Est bénéficie d'une attractivité forte, de Paris-Est aux limites de la ville nouvelle de Marne la Vallée. Ce dynamisme doit être mieux organisé, par la définition d'un réseau de pôles structurants à même de participer au défi de la réduction des disparités sociales et économiques, de contenir la périurbanisation consommatrice d'espaces naturels.

**Le territoire de l'Est parisien** est un territoire stratégique du SDRIF. Il concerne notamment les arrondissements est de Paris et les communes regroupées au sein de l'Association des collectivités territoriales de l'Est parisien (ACTEP), entre Val-de-Marne et Seine-Saint-Denis. Le dynamisme de cette association montre la voie pour un renforcement nécessaire de la gouvernance et un élargissement des intercommunalités, afin de constituer de véritables pôles attractifs.

L'est de Paris fait l'objet d'une reconquête progressive depuis vingt ans et sa mutation aux abords du périphérique sera prolongée (projets Paris Nord-Est, Paris-Bercy, couverture du boulevard périphérique...). Les centres urbains qui jouxtent Paris, les villes du tissu urbain à dominante résidentielle des boucles de la Marne (de Saint-Maur à Chelles) sont autant de villes moyennes historiquement ou désormais attractives, mais qui doivent être plus structurantes pour le territoire. La requalification en boulevard urbain avec site propre des anciennes routes nationales les traversant sera l'un

des vecteurs de cette structuration.

Le territoire Paris-Est-RN3/Canal de l'Ourcq, qui va des arrondissements du Nord-Est parisien jusqu'au cœur de la Seine-Saint-Denis (Pantin, Bobigny, Bondy) porte, grâce à plusieurs secteurs mutables, des enjeux de redéveloppement et forme dans le SDRIF un secteur de densification préférentielle important. Ce secteur, qui relève des faisceaux Nord et Est, a été traité dans le faisceau Nord.

L'agglomération de Clichy-sous-Bois/Montfermeil présente des enjeux particuliers de développement, tant la situation économique et sociale y est alarmante. Les liaisons avec le cœur d'agglomération seront facilitées, notamment par le débranchement du tramway T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil et la création d'un transport en site propre sur la RN3. Outre le nécessaire développement économique local, des synergies devront être trouvées avec les communes environnantes, notamment en Seine-et-Marne, qui bénéficient dans le SDRIF d'importants secteurs de densification. C'est notamment le cas de Chelles qui accueillera également le musée des Transports urbains.

De Montreuil à la Francilienne, le développement de plusieurs pôles de bureaux et d'activités innovantes sera réalisé grâce à une mise en réseau des pôles économiques du cœur d'agglomération par de nouvelles infrastructures de transports collectifs : prolongement du tramway T3 à Porte d'Asnières puis Porte Maillot, prolongement du tramway T1 et du métro M1 aux Rigollots (Fontenay-sous-Bois), prolongement des métros M9 à

Montreuil-Murs à pêches et M11 à Rosny-sous-Bois, réalisation de la liaison « Arc Express » - notamment sa première phase sud-est vers Val de Fontenay/Noisy-le-Grand, création d'un transport en site propre sur l'ancienne voie de desserte orientale du Val-de-Marne. Ces infrastructures renforcent les atouts des pôles, notamment Montreuil/Bagnolet/Romainville, Val de Fontenay et Noisy-le-Grand, et permettent aussi de meilleures liaisons avec les pôles d'emplois des faisceaux voisins.

Le pôle Montreuil/Bagnolet/Romainville bénéficie d'un dynamisme économique tertiaire à encourager. Il préserve encore une mixité sociale et fonctionnelle qui doit être maintenue. Son important potentiel de construction dans le tissu urbain diffus, et les nombreux projets de rénovation urbaine en cours, permettront une participation significative à l'effort de construction de logements. Il faudra veiller à la préservation et à la mise en valeur du site des Murs à pêches. La gare routière internationale de Paris-Galliéni, à Bagnolet, devra par ailleurs être modernisée. Le site de Neuilly-sur-Marne connaît des enjeux de développement importants dans le cadre de la restructuration des hôpitaux Maison Blanche et Ville Évrard, et du parc de la Haute-Île. Le site propre franchissant la Marne permettra de désenclaver les deux rives de ce fleuve. L'aménagement futur devra prendre en compte, avec ambition, la réponse aux besoins de santé, la question du logement, compte tenu des besoins régionaux, la protection et la valorisation du patrimoine bâti (classement Musée de France) et environne-

mental (poumon vert et en zone urbaine). Le franchissement de la Marne, en liaison douce, permettra de valoriser les deux rives de ce fleuve. À l'est du site des hôpitaux de Maison Blanche de Neuilly-sur-Marne et au sud de la RN34, les terrains seront maintenus naturels.

Le pôle tertiaire et de services d'envergure régionale du Mont d'Est, à Noisy-le-Grand, profite également d'une redynamisation. Les équipements métropolitains y seront confortés par une offre territoriale pour l'innovation : lycée international à Noisy-le-Grand/Bry-sur-Marne, enseignement supérieur et recherche à la Cité Descartes. Le développement économique dans les activités à haute valeur ajoutée sera amplifié, grâce aux pôles de compétitivité « Ville et mobilité durable », dont le secteur ouest de Marne la Vallée constitue le cœur, et « Image, multimédia et vie numérique » qui concerne notamment Bry-sur-Marne et Champigny-sur-Marne.

Le territoire de l'Est parisien ne dispose pas de grands espaces verts ouverts au public dans sa partie la plus dense, entre le bois de Vincennes et le parc départemental de la Courneuve. Son attractivité sera renforcée par la réalisation de la base de plein air et de loisirs de la Corniche des forts, à Romainville et ses abords, mais aussi par l'aménagement de la Haute-Île, et par l'aménagement du parc du plateau d'Avron.



### **Renforcement et mise en réseau des grands pôles structurants de l'agglomération centrale**

**Le territoire de la ville nouvelle de Marne la Vallée** est un territoire stratégique du SDRIF. L'État lui a donné le statut d'opération d'intérêt national concernant le Val Maubuée, Bussy-Saint-Georges et le Val d'Europe. Marne la Vallée bénéficie de l'action de deux établissements publics d'aménagement. La structuration en syndicats d'agglomération nouvelle et en intercommunalités, avec les récentes démarches de coopération engagées, permettent de porter des projets de territoire ou d'aménagement, de réduire la segmentation de la ville nouvelle, d'accroître le rayonnement des pôles sur leur bassin de vie et de participer à l'effort de construction de logements.

Le développement de Marne la Vallée a généré un chapelet urbain le long du RER A jusqu'au nouveau pôle du Val d'Europe et une périurbanisation diffuse sur ses abords. Elle représente encore une part majeure du potentiel foncier de développement urbain du faisceau Est, qui doit être valorisée en termes de densification et au service d'une plus grande organisation urbaine. L'ensemble de la ville nouvelle de Marne la Vallée doit conforter son fonctionnement en réseau, tout en améliorant ses liaisons avec les centres voisins (Bobigny, Créteil, Montreuil, Chelles, Meaux). La desserte en transports collectifs, interne à la ville nouvelle, sera améliorée, notamment par un transport en site propre entre Lagny-sur-Marne et Val d'Europe.

Le Val Maubuée connaît plusieurs opérations de renouvellement urbain qui doivent être l'occasion d'une plus grande densification urbaine. Il profitera du renforcement de l'armature de transports collectifs avec la création d'une nouvelle ligne de rocade en site propre sur voirie, qui reliera les grands pôles périurbains de l'est, de Roissy à Melun-Sénart. Bussy-Saint-Georges a vocation à poursuivre son développement par la création de nouveaux quartiers d'habitat diversifié et le développement des services et équipements nécessaires à la qualité urbaine, en respectant une densification de l'aménagement et en préservant les continuités écologiques. L'implantation d'une piste d'athlétisme couverte, équipement sportif d'intérêt régional, y est prévue.

L'agglomération de Marne-et-Gondoire profitera de l'implantation de l'hôpital de Jossigny et du parc culturel de Rentilly. Le développement de l'activité agricole de ce secteur doit être pérennisé, dans un bon équilibre en espaces ouverts et urbanisation, et dans le maintien des continuités naturelles. Le réseau de liaisons douces et vertes sera amélioré par des franchissements des infrastructures autoroutières et ferrées. Un projet d'éco-activités liées au traitement des eaux usées et des déchets pourra voir le jour en berge de Marne, à Saint-Thibault-des-Vignes. Le Val d'Europe doit renforcer sa vocation de pôle urbain structurant, de pôle économique tertiaire et de pôle touristique international. Il constitue également le deuxième pôle, en devenant, de l'université de Marne la Vallée. Son offre internationale sera confortée par

l'ouverture d'un centre de congrès et d'exposition, le développement du parc d'affaires à vocation internationale. Fort de ces atouts, le Val d'Europe est un des principaux secteurs préférentiels d'urbanisation du SDRIF, mêlant création active de logements diversifiés et accueil d'entreprises. Les projets d'aménagement devront respecter une densification urbaine.

L'attractivité touristique du Val d'Europe sera confortée par la mise en oeuvre du projet « Villages Nature ».

L'ouverture à l'urbanisation de ce secteur est conditionnée à la vocation exclusive de loisirs du site (habitations de tourisme et équipements de loisirs), à sa desserte efficace par transports collectifs, reliant la gare RER de Chessy, et à l'affirmation d'un haut niveau de prise en compte du développement durable et de l'environnement dans toutes les composantes du projet (qualité des aménagements s'intégrant dans un environnement naturel, desserte interne du site, gestion de l'eau, de l'énergie et des déchets, intégration des continuités paysagères et écologiques...). Les conditions de la réversibilité de l'aménagement du site seront prévues.

Plus généralement, l'ensemble des dispositions relatives au développement durable fera l'objet d'une concertation préalable entre l'État et la Région, dont les conclusions seront intégrées dans la convention de mise en oeuvre du projet.

**L'agglomération de Meaux**, située en limite de l'agglomération centrale, doit renforcer ses liens avec le Val d'Europe et avec le secteur

de Roissy. Elle devient l'interface entre l'aire d'expansion de l'agglomération centrale et l'espace rural, mais également entre le nord du Bassin parisien et le sud seine-et-marnais. Le développement de l'agglomération et de son économie résidentielle doit lui donner un rôle d'entraînement des territoires interrégionaux et les faire bénéficier de cette dynamique. La ville de Meaux jouant un rôle structurant à l'échelle du Nord Seine-et-Marne, il est essentiel de favoriser les déplacements au sein de l'agglomération. Sa rocade de contournement sera achevée au nord-est. La voie ferrée Meaux-Ferté Milon sera électrifiée. La complémentarité de Meaux avec le Val d'Europe, afin de créer un ensemble économique puissant et plus autonome vis-à-vis de l'agglomération centrale, sera renforcée par la réalisation d'un transport collectif en site propre, via Esbly.

Dans les territoires de l'est du Val-de-Marne et de la partie ouest de la Seine-et-Marne, l'offre résidentielle sera développée, tout en maîtrisant la périurbanisation pour contenir les fortes pressions foncières. L'objectif est de permettre le développement dans les pôles importants (Brie-Comte-Robert, Roissy-en-Brie, Pontault-Combault ou Ozoir-la-Ferrière), surtout par densification, tout en maintenant les espaces de respiration, notamment par le renforcement de la ceinture verte.

### **Grands territoires hors agglomération centrale : qualité de vie et dynamiques propres renforcées**

En dehors de l'agglomération, le développe-

ment sera polarisé et discontinu le long des axes de transports collectifs ferrés, par exemple sur l'axe Tournan-en-Brie/Val Bréon/Fontenay-Trésigny/Rozay-en-Brie. Ce développement sera particulièrement privilégié sur les communes qui constituent le cœur des bassins de vie qui structurent l'espace rural : Coulommiers, Lizy-sur-Ourcq, la Ferté-sous-Jouarre, la Ferté-Gaucher... Il convient de renforcer leur niveau de desserte, de services et d'équipements, leur potentiel économique. Ceci est indispensable pour y assurer une bonne qualité de vie, mais aussi au regard du fait que ces territoires interrégionaux de l'est de la Seine-et-Marne abritent une population plus modeste que la moyenne régionale et sont inscrits à ce titre dans la géographie prioritaire du SDRIF.

Pour assurer une meilleure liaison entre les pôles et une meilleure structuration nord-sud du département de Seine-et-Marne, il est prévu le doublement de la rocade routière Senlis/Meaux/Melun (RN36) et la réalisation d'un TCSP sur la RN36 (long terme). La Région propose de réserver la faisabilité d'une amélioration de la liaison Montereau-Fault-Yonne, Rozay-en-Brie, Coulommiers, La Ferté-sous-Jouarre.

### Un environnement préservé et valorisé

L'urbanisation en « doigts de gant » et le développement périurbain induisent une forte consommation et une fragmentation des espaces agricoles, qui ne forment des ensembles importants qu'à l'est de la Francilienne. Les massifs forestiers ont été mieux préservés

sur les plateaux (buttes de l'Aulnoye, forêt Notre-Dame, forêts de Ferrières et d'Armainvilliers) ; les espaces naturels dominent à l'est de la RN36 et de la RN330. Les territoires ruraux s'organisent autour de leurs centres historiques (La Ferté-sous-Jouarre, Coulommiers).

Nombre de vallées (Marne autour de Jablines, Ourcq, Petit Morin, Aubetin...) ou de secteurs de confluence (Marne et Grand Morin par exemple) constituent des sites fragiles de grand intérêt écologique ou paysager. Ces espaces naturels et agricoles sont un atout pour ce faisceau et doivent être préservés et mis en valeur, d'autant que la pression de l'habitat pavillonnaire demeure forte.

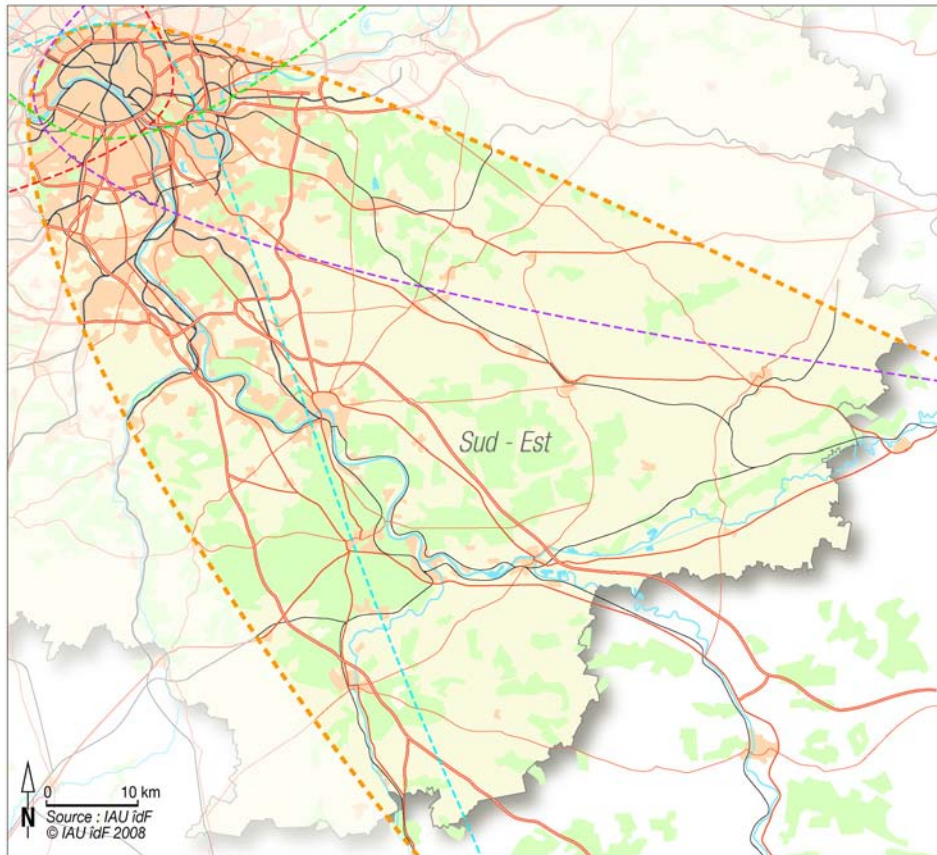
L'atout environnemental sera valorisé : renforcer la trame verte d'agglomération, protéger les espaces agricoles et soutenir les projets agri-urbains au contact du front urbain et dans la ceinture verte régionale, préserver les grandes pénétrantes vertes et la coupure verte à l'est du confluent Marne/Grand Morin, valoriser les abords de la Marne, de ses affluents (Ourcq, Grand et Petit Morin) et du canal de l'Ourcq (tant en milieu urbain qu'en milieu rural).

La vocation agricole, forestière, de tourisme et de loisirs de l'espace rural sera mise en valeur par le renforcement de ses cœurs de bassins de vie (projets de développement et/ou projets touristiques du Pays Fertois, et de Coulommiers), et de l'économie rurale Le PNR de la Brie et des deux Morin sera l'occasion de valoriser les vocations environnementales, touristiques et agricoles de ces espaces.

### L'ouverture à l'interrégional

Le faisceau Est s'ouvre sur les régions voisines, Champagne-Ardenne et Picardie, par ses vastes territoires ruraux, à grande distance de l'agglomération centrale. Mais le développement du fret aérien à Paris-Vatry, l'intérêt d'une amélioration de la ligne ferrée fret nord-est, du Havre à Dijon par Amiens, Tergnier, Chalindrey, et l'ouverture de la ligne TGV Est avec une connexion d'échange à Reims rapprocheront la Champagne-Ardenne des territoires interrégionaux d'Île-de-France et du cœur de l'agglomération (Gare de l'Est).

Le projet de parc naturel régional de la Brie et des Deux Morin s'inscrit dans une logique interrégionale, de même que les projets du Pays Fertois (en liaison avec Château-Thierry). D'autres projets de coopération interrégionale seront développés dans plusieurs domaines : l'environnement (lutte contre les inondations de la Marne et de la Seine et autres actions dans le cadre du plan Seine, protection de la biodiversité via les vallées de La Bassée et de l'Ourcq), le développement touristique (véloroutes vers la Picardie et la Champagne, tourisme fluvial sur la Marne, l'Ourcq et la Seine), le développement économique, en liaison notamment avec le pôle de compétitivité « Agro-ressources » de Champagne-Ardenne et de Picardie.



## ■ Le faisceau Sud-Est

Le faisceau Sud-Est concerne les départements de Paris, du Val-de-Marne, des Hauts-de-Seine de la Seine-et-Marne et de l'Essonne. Il est fortement structuré par la

Seine et sa vallée, principale voie d'échanges et d'approvisionnement. De même, plusieurs axes routiers structurants prolongent des axes urbains importants de la capitale (RN7, RN6) vers l'axe rhodanien, le Languedoc et la Méditerranée.

Les liaisons ferrées partant des gares de Lyon et d'Austerlitz en longeant la Seine ont permis une forte industrialisation de la vallée, relayée par l'essor des fonctions logistiques. Le faisceau Sud-Est reste encore aujourd'hui caractérisé par son rôle de grand territoire d'industries et de services métropolitains. Les autoroutes A6 et A5 et les grandes rocades routières (A86, Francilienne) ont guidé l'expansion de l'agglomération centrale, notamment autour du pôle de Créteil, de la ville nouvelle de Sénart, jusqu'à la ville historique de Melun. Cette expansion urbaine a été accompagnée par le RER, qui emprunte le réseau ferré existant.

### Des dynamiques territoriales renforcées et rééquilibrées

Le faisceau Sud-Est se caractérise, à cette grande échelle, par sa mixité sociale. Il convient de la conforter, notamment dans sa partie nord, qui comporte des poches de grande pauvreté, parfois proches de secteur économiquement en pointe, mais aussi dans certains secteurs de la vallée de la Seine et du Val de Loing.

Il se caractérise également, dans une grande partie, par la monofonctionnalité de l'habitat de classes moyennes dans des quartiers pavillonnaires de l'est du Val-de-Marne et de la Seine-et-Marne, qui a contribué à un fort étalement urbain.

Il compte plusieurs pôles de développement qui profitent de nombreuses initiatives locales, mais dont certains devront être fortement dynamisés : le territoire Seine Amont-Orly-Rungis, le pôle administratif, universitaire et

de recherche de Créteil, l'agglomération nouvelle de Sénart, les agglomérations de Melun Val de Seine, Montereau-Fault-Yonne et Provins, le Val de Loing. La redynamisation de ces pôles participera au rééquilibrage du développement régional vers l'est.

L'urbanisation mixte et continue de l'agglomération centrale s'est faite selon un chapelet urbain, y compris en cœur d'agglomération. Les complémentarités entre les pôles urbains doivent être renforcées. Une meilleure unité de l'espace urbanisé, particulièrement fragmenté par les radiales, le relief (vallées de la Marne, de la Seine, du Loing, de l'Yerres, de l'Orge) et les grands équipements d'infrastructures et de services, sera recherchée. Une périurbanisation fortement consommatrice d'espace est apparue récemment le long de la Francilienne et, au-delà, sur l'ensemble de l'espace rural, qu'il importe de maîtriser. Le potentiel foncier devra permettre de formuler des offres plus structurées, et le renouvellement urbain devra renforcer l'offre de logements en lien avec les grands pôles d'emploi et dans les secteurs bien desservis en transports collectifs.

Le réseau fluvial, avec la Seine, le Loing et la confluence avec la Marne, joue un rôle majeur dans la structuration du faisceau. L'équilibre et la valorisation de ses différentes fonctions seront recherchés.

### Cœur d'agglomération : renforcement des fonctions métropolitaines et mutations urbaines

Le développement économique du faisceau Sud-Est, fortement lié à celui du faisceau

Sud, notamment concernant les territoires de Massy-Saclay, des Portes de l'Essonne et du Centre Essonne, bénéficie de plusieurs pôles d'envergure internationale qui seront confortés. Il s'articulera autour :

- ▶ du redéveloppement du territoire de Seine Amont Nord à la faveur des dynamiques du marché des bureaux au contact de Paris, d'un tissu varié de PME à conforter et du pôle de compétitivité Médicen Santé, dont Seine Amont constitue le cœur, en lien avec Paris, la Vallée scientifique de la Bièvre et le Centre Essonne (notamment Évry Gépôle). La création de centres de recherche et d'innovation, liée notamment à la santé, est encouragée, ainsi que la structuration d'un pôle universitaire Paris Rive Gauche/Seine Amont. Le centre international du cancer, initialement prévu à l'ouest du cœur d'agglomération, sera installé près du cœur du pôle Médicen Santé ;
- ▶ de la redynamisation du pôle d'activités d'Orly-Rungis, avec le marché d'intérêt national de Rungis et la plate-forme aéroportuaire d'Orly et ses abords (« projet cœur d'Orly » et densification de la zone d'activités SILIC). Le pôle d'Orly-Rungis devra devenir un pôle urbain et économique fort, ouvert sur l'international et plus diversifié : un centre de congrès international y sera implanté, profitant d'une accessibilité nationale et internationale renforcée par les perspectives d'amélioration du trafic aérien, par la création d'une gare TGV à l'aéroport d'Orly, et par l'interconnexion sud des LGV. De nouvelles liaisons en transports collectifs en site propre donne-

ront à ce pôle un plus grand effet d'entraînement sur les territoires voisins et une meilleure connexion à d'autres polarités importantes : Massy, Créteil, Portes de l'Essonne, Évry... Outre la desserte, les conditions d'accès à l'emploi de ce pôle pour la population du Val-de-Marne, de l'Essonne et de la Seine-et-Marne seront améliorées ;

- ▶ de la valorisation des services urbains et des activités industrielles d'échelle régionale. Leur mutation éventuelle pourra s'orienter vers la création d'éco-activités, en lien avec le fleuve, visant la constitution d'un pôle d'excellence regroupant les activités liées à l'environnement. Les activités logistiques pourront se développer, notamment à Villeneuve-le-Roi et Orly (par densification de la zone SENIA), en profitant de leur localisation pour donner une priorité au transport fluvial et ferré des marchandises, des matériaux et des déchets, en lien avec Valenton et le port de Bonneuil-sur-Marne. Les petits ports urbains à Paris et dans le cœur d'agglomération devront être préservés. Les plates-formes multimodales devront être développées, notamment à Valenton, et à Corbeil-Evry.

**Le territoire de Seine Amont-Orly-Rungis**, qui bénéficie d'un exceptionnel potentiel foncier (nombreuses friches industrielles et ferroviaires, densité modérée du tissu urbain existant), est un territoire stratégique du SDRIF. Son développement connaît aujourd'hui une nouvelle dynamique, notamment grâce à la montée en puissance des projets Paris Rive

Gauche (Tolbiac et Massena) et Paris Bercy-Charenton, conjuguée à la réalisation du T3 et d'un nouveau partenariat Paris/banlieue, ainsi qu'à plusieurs projets initiés par les collectivités locales, qui seront accélérés, amplifiés et fédérés, afin de donner au territoire les capacités d'être un pôle structurant du cœur d'agglomération.

L'État a donné à ce territoire le statut d'opération d'intérêt national, couvrant les communes d'Ivry-sur-Seine, Vitry-sur-Seine, Choisy-le-Roi, Orly, Rungis, Alfortville, Thiais, Chevilly-Larue, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Ablon-sur-Seine et Valenton. Un établissement public d'aménagement est créé.

La définition d'un projet d'aménagement cohérent à l'échelle du territoire, piloté par les communes, en liaison avec les initiatives départementales, la Région et l'État, est nécessaire. La structuration d'une intercommunalité de projets la renforcerait.

L'objectif du projet de territoire devra être une nette intensification urbaine de la rive gauche de la Seine, de Paris à Seine Amont, en cohérence avec les dynamiques de recherche et d'éco-activités sur le secteur de Bercy-Charenton. Il prendra en considération dans sa dynamique, les territoires alentour, notamment les Portes de l'Essonne qui participent directement au développement du pôle Orly-Rungis.

La mutation des zones d'activités en berges de Seine sera poursuivie. Les projets d'aménagement qui seront définis devront tendre à l'équilibre entre le développement d'une offre résidentielle, permettant la mixité sociale et les parcours résidentiels, et le développe-

ment des activités économiques. La production de 3 000 logements/an et l'accroissement du taux d'emploi moyen à 1 à l'échelle du territoire apparaissent comme des objectifs quantitatifs minimum. Les projets devront viser une densification urbaine importante et intégrer les contraintes dues aux risques naturels et technologiques, et aux nuisances (notamment le bruit aérien et le bruit ferré).

Le déplacement des dépôts pétroliers stratégiques implantés aux Ardoines, à Vitry-sur-Seine, et à La Carelle, à Villeneuve-le-Roi, est une priorité tant pour réduire les risques et les nuisances que pour assurer le développement envisagé de ces deux secteurs. Le sud de la Seine Amont (Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges et Valenton) est particulièrement concerné par la réduction des nuisances et contraintes.

La desserte en transports collectifs, importante mais peu maillée, sera améliorée par le passage en tramway du site propre Paris-Choisy-Orly-Juvisy (RN305), du transport en site propre Vallée de la Seine, mais aussi de la liaison « Arc Express ». L'optimisation des lignes 7 et 14 pour la desserte de ce secteur sera étudiée. Deux nouveaux franchissements de Seine seront réalisés. Ces opérations devront s'accompagner d'un effort de densification important, notamment autour des gares futures de la liaison « Arc Express », le long des principales lignes de transport collectif et des principaux pôles d'échanges existants, comme Choisy-le-Roi. Un réseau de liaisons douces sera réalisé, notamment en berges de Seine et permettant le franchissement du fleuve. Les autres prin-

cipaux secteurs de densification préférentielle déjà identifiés concernent, outre les Ardoines, l'opération Avenir Gambetta à Ivry, le Lugo à Choisy-le-Roi, La Carelle à Villeneuve-le-Roi. Il conviendra d'améliorer l'accessibilité du futur centre de congrès d'Orly, y compris par un éventuel prolongement de l'Orlyval.

**La Plaine Centrale du Val-de-Marne**, autour de Créteil, est un pôle économique, universitaire et administratif majeur. Ses dynamiques internes et ses grandes fonctions de centralité seront amplifiées par l'amélioration de ses liaisons avec ses territoires voisins, notamment Seine Amont et l'aéroport d'Orly, ainsi que par le renforcement d'équipements structurants comme le stade de football Duvauchelle. Le port de Bonneuil-sur-Marne et la plate-forme logistique de Valenton sont des équipements majeurs qui seront confortés ; le prolongement de la RN406 au port de Bonneuil s'inscrit dans cette orientation.

**Le Haut Val-de-Marne**, situé aux limites du cœur d'agglomération, devra connaître un développement économique et urbain mesuré, avec le maintien de ses équilibres environnementaux et paysagers, tout en prévenant du risque de marginalisation par rapport aux dynamiques régionales.

#### **Renforcement et mise en réseau des grands pôles structurants de l'agglomération centrale**

**Les agglomérations de Sénart et de Melun Val de Seine** sont des territoires stratégiques du

SDRIF. Ils bénéficient de coopérations territoriales déjà fortes qui permettent d'envisager un projet partagé pour la mise en oeuvre des grandes orientations de valorisation de l'écosystème et du patrimoine paysager (ici particulièrement remarquable) et bâti, de développement économique et d'ouverture de la ville sur le fleuve, dans une dynamique de développement actif de l'habitat.

Ce territoire profite de plusieurs atouts à valoriser, notamment sa localisation à l'interface de l'agglomération centrale et des territoires hors agglomération centrale, des grandes capacités de construction de logements, une qualité de desserte RER, qui sera améliorée, et un important potentiel foncier.

Il est cependant pénalisé par un taux d'emploi insuffisant et un sous-dimensionnement des équipements et des services administratifs, qui demande un effort important. À ce titre, les équipements universitaires de la ville nouvelle de Sénart seront confortés (IUT de Lieusaint-Paris XII Créteil). Les liaisons au sein du territoire seront facilitées par la réalisation de transports collectifs en site propre, notamment entre Melun et Sénart, d'une part, et entre Corbeil et Évry d'autre part.

Au sein de ce territoire, la ville nouvelle de Sénart relève d'une opération d'intérêt national. Elle n'est pas encore, en effet, arrivée à maturité de son développement. Cette spécificité contribue à son maintien parmi les territoires stratégiques du SDRIF. Sénart profite d'une potentialité foncière importante qui devra permettre une participation forte aux objectifs régionaux en matière de construction de logements, en visant une densification

urbaine. Cette contribution permettra à la ville nouvelle de renforcer une centralité de cœur du faisceau, permettant un renouvellement de l'équilibre habitat/emploi, et donc s'accompagner d'une amélioration de l'accessibilité, d'un renforcement des équipements, d'un développement de l'emploi et de la mise en place d'une meilleure synergie avec la communauté d'agglomération melunaise.

La centralité naissante autour du Carré Sénart sera confortée dans le respect des coupures d'urbanisation, notamment par la création d'un grand équipement culturel digne de la scène nationale.

L'armature de transports collectifs sera renforcée par plusieurs projets importants visant à mettre en relation des pôles, à réduire la coupure de la Seine et à faciliter les ouvertures vers les faisceaux voisins : une nouvelle ligne de rocade de transport collectif en site propre sur voirie reliera les grands pôles périurbains de l'est (Roissy – Charles de Gaulle, Val Maubuée, Sénart/Melun Val de Seine), l'Arc sud-est de la liaison « Arc Express », l'achèvement du bouclage de Grand Tram, le tramway Villejuif-Juvisy. D'autres projets de TCSP sur voirie compléteront le dispositif pour la desserte des bassins de vie.

Le secteur de l'aérodrome de Melun Villaroche est inscrit au SDRIF en secteur d'urbanisation conditionnelle. Ce dernier pourra s'ouvrir à l'urbanisation en vue d'y accueillir des activités de haute technologie, ou de types aéronautiques, uniquement lorsque sa desserte en transports collectifs sera garantie, au-delà de la desserte routière actuellement prévue, via deux échangeurs existants le

long de l'autoroute A5b.

Les projets d'aménagement du territoire devront intégrer les contraintes dues aux risques d'inondation. Des nouveaux franchissements de Seine seront prévus à Vigneux-sur-Seine et à Melun. À Vigneux-sur-Seine, ce franchissement est réservé aux véhicules légers et à un transport collectif en site propre.

#### **Grands territoires hors agglomération : qualité de vie et dynamiques propres renforcées**

**Les territoires de Fontainebleau, de Montereau-Fault-Yonne, du Grand Provinois** seront confortés tant dans leur rôle structurant au sein des grands bassins de vie que par une diversification économique plus affirmée, compte tenu de leur histoire industrielle. L'amélioration de la liaison Provins – Montereau-Fault-Yonne–Melun devrait avoir un effet d'entraînement pour l'ensemble des territoires interrégionaux de l'est de la Seine-et-Marne.

**Le territoire de Nemours–Val de Loing** constitue un pôle structurant. Il connaît de sérieuses difficultés économiques et sociales, mais possède de bonnes opportunités qui seront confortées. D'une part, il profite de structures intercommunales dynamiques, à travers l'association du Val de Loing et le syndicat mixte Seine et Loing, porteurs d'études et de projets structurants, concernant notamment l'emploi (pôle matériaux nouvelle génération, groupement d'intérêt public « GIP Emploi »). D'autre part, ces intercommunalités s'organisent autour de réseaux (infrastructures routiè-

res, fluviales ou de transports collectifs) qui structurent les faisceaux Sud et Sud-Est et favorisent la complémentarité entre les espaces du prolongement de l'agglomération centrale (Sénart-Melun).

L'ensemble de ce territoire qui constitue un segment majeur du grand arc vert sud francilien, avec notamment la forêt de Fontainebleau, a d'importants atouts touristiques à valoriser. Ce territoire est fortement structuré par le Gâtinais français, à cheval sur l'est du département de l'Essonne et à l'ouest de celui de la Seine-et-Marne.

### Un environnement préservé et valorisé

Dans ce faisceau, la trame verte d'agglomération et la ceinture verte sont soumises à des pressions d'urbanisation très fortes. Le réseau fonctionnel de ces espaces devra donc faire l'objet d'une attention particulière favorisant son renforcement. Au-delà du centre historique de Melun, l'espace rural offre des paysages contrastés, particulièrement attractifs (massif de Fontainebleau, PNR du Gâtinais français réserve de biosphère du pays de Fontainebleau et du Gâtinais français, projet de PNR du Bocage gâtinais, forêt de Villefermoy, La Bassée, vallée de la Seine), comme des territoires en difficultés sur le plan socio-économique autour de Montereau-Fault-Yonne, de Provins ou du Val de Loing.

Des massifs forestiers significatifs existent en rive droite et, bien que très enclavés (forêts de Notre-Dame, de Sénart, de Rougeau, Bréviande...), font l'objet d'une politique ancienne de préservation qui devra être poursuivie. Ils se développent en couronne

sur les plateaux des deux rives à la hauteur du massif de Fontainebleau, qui constitue un espace d'intérêt majeur très fréquenté (l'espace de loisirs de plein air le plus fréquenté par les Franciliens).

Au cœur de la ceinture verte, un grand nombre d'espaces agricoles permettent de réaliser des continuités avec ces massifs boisés ainsi qu'avec un certain nombre de vallées. Ces continuités fragiles devront être préservées pour permettre le maintien d'une agriculture périurbaine fonctionnelle et économiquement viable (soutien des projets agri-urbains). Le plateau briard devra avoir un rôle moteur pour le maintien de l'agriculture périurbaine francilienne. Son cadre de vie exceptionnel sera préservé et conforté, tout en valorisant des potentialités foncières susceptibles d'accueillir de l'habitat et des activités économiques, sans prélèvement sur les espaces agricoles et naturels existants. L'accessibilité de ce territoire en transports collectifs sera améliorée.

Au-delà, des espaces ruraux très variés sont structurés par les vallées (Seine et Yonne, Loing, Essonne, Orge, Yerres) et leurs centres traditionnels (Milly-la-Forêt, Nangis, Montereau-Fault-Yonne). Ces espaces naturels et agricoles, et les continuités, sont des atouts pour le faisceau et devront être préservés et mis en valeur. La carte de destination générale des différentes parties du territoire prévoit de grandes pénétrantes vertes, des continuités agricoles entre espaces naturels et forestiers, la coupure verte entre Sénart et Melun, ainsi que plusieurs continuités écologiques entre les rives de Seine. Elle exprime

l'intérêt d'assurer la continuité verte le long de la rive droite de la Seine, de Vigneux-sur-Seine vers le Port-aux-Cerises à Draveil (et éventuellement vers la forêt de Sénart). Les sites de confluence (Essonne – Seine à Corbeil-Essonnes, Loing-Seine à Saint-Mammès, Yonne – Seine à Montereau-Fault-Yonne) sont à valoriser, voire à reconquérir, notamment du point de vue des espaces naturels. Le caractère des forêts de Villefermoy et Jouy, parmi les plus rurales de l'Île-de-France, doit être conservé.

Il conviendra par ailleurs de ne pas compromettre les possibilités d'exploitation des matériaux (silice, calcaires, sablon), dans le respect des préconisations générales.

La Bassée est un territoire multifonctionnel où différents usages sont à concilier : ressource en eau, ressource en granulats alluvionnaires, biodiversité, patrimoine culturel (notamment archéologique), paysage, agriculture.

### L'ouverture à l'interrégional

Le faisceau Sud-Est s'ouvre sur les régions voisines, Bourgogne, Centre et Champagne-Ardenne, par ses vallées et ses territoires ruraux.

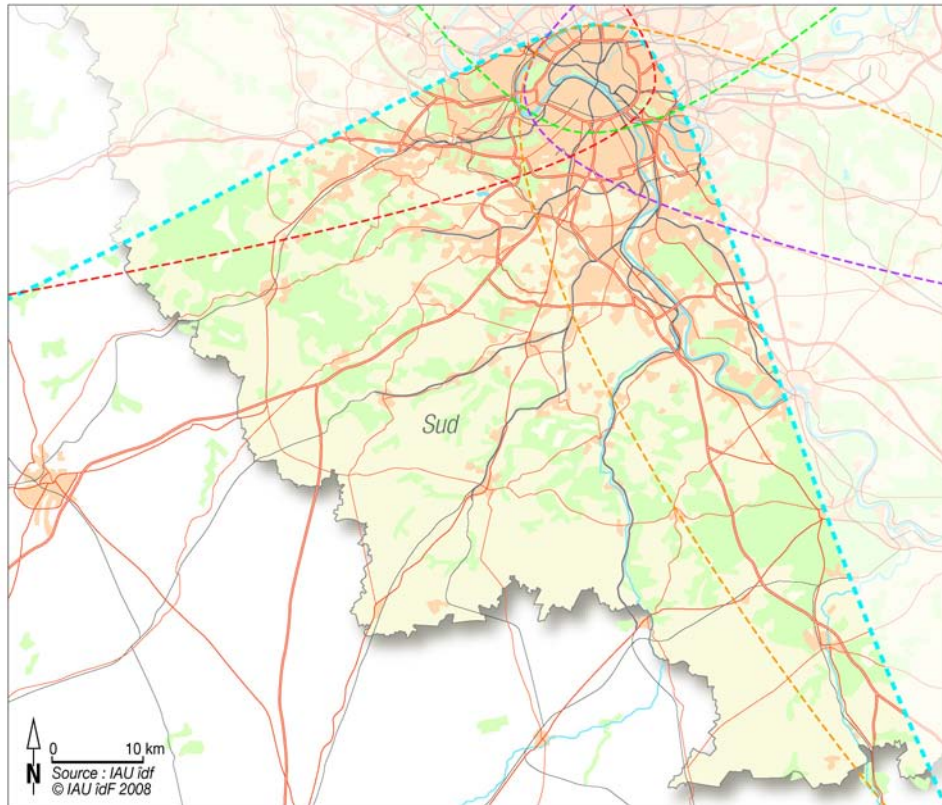
Les effets de la métropolisation de l'Île-de-France se font sentir dans la partie nord de la Bourgogne : augmentation des migrations alternantes, construction d'habitat individuel. Contraint en Île-de-France, l'étalement urbain risque de se reporter en Bourgogne, si une coordination des politiques d'aménagement n'est pas mise en œuvre. De même, l'essor des zones d'activités, notamment logisti-

ques, moins contraintes hors de l'Île-de-France, exporte les localisations dans les territoires interrégionaux (Loiret, Yonne) et nécessite une approche coordonnée à une échelle plus large.

L'accès aux gares parisiennes (Austerlitz, Lyon), à celles de l'agglomération (Massy, Orly) et aux pôles d'emplois constitue l'enjeu majeur des relations entre les régions. L'amélioration des dessertes devra faire l'objet d'une concertation interrégionale, l'hypothèse du doublement de la LGV sud-est au sud de Coubert est également un projet ouvrant l'Île-de-France sur les régions voisines.

La protection contre les inondations de la Seine, de l'Yonne et du Loing concerne autant l'Île-de-France que les régions amont (Champagne-Ardenne et Bourgogne) et aval (Basse et Haute-Normandie). La réalisation du projet d'aménagement de La Bassée (« casiers » d'écrêtement des crues) et la protection des espaces déversoirs de crues en Île-de-France devront être complétées par des aménagements dans les régions limitrophes de ce faisceau.

Le projet de PNR du Bocage gâtinais s'inscrit dans une logique interrégionale. D'autres projets de coopération interrégionale pourront être engagés dans plusieurs domaines : protection du grand arc régional de biodiversité (via le massif de Fontainebleau et la vallée de La Bassée), développement touristique (véloroutes vers la Loire, la Bourgogne et la Champagne, tourisme fluvial sur la Seine, le Loing et l'Yonne), développement économique en synergie avec les pôles voisins (Montargis, Sens, Nogent-sur-Seine).



## ■ Le faisceau Sud

Le faisceau Sud comprend Paris, le sud des Hauts-de-Seine, l'ouest du Val-de-Marne, l'Essonne et la moitié sud des Yvelines. Il s'inscrit en relation avec la région Centre. L'agglomération centrale se termine « en doigts de gant » dans l'espace rural de la ceinture verte, cernant de vastes superficies

d'agriculture périurbaine qui forment autant de « poumons verts » d'intérêt métropolitain : plaines de Versailles, de Saulx-les-Chartreux, plateau de Saclay. La vallée de la Bièvre pénètre le tissu urbain. Au-delà s'étendent de grands massifs boisés et des plateaux agricoles en contact avec la Beauce, maillons essentiels du grand arc biologique du sud de l'Île-de-France.

### Des dynamiques territoriales renforcées et rééquilibrées

Le faisceau Sud compte à la fois de nombreux emplois métropolitains supérieurs et un fort pourcentage de ménages aisés. Pour autant, plusieurs territoires sont concernés par des enjeux de restructuration du tissu urbain et social (Trappes, Les Ulis, le nord-est de l'Essonne avec Grigny, Évry, Corbeil-Essonnes...). En cœur d'agglomération, se maintiennent plusieurs communes au tissu social mixte, telles que Malakoff, Bagneux, Gentilly, Arcueil, Cachan, Villejuif, jouant un rôle important.

Le faisceau est déjà riche en emplois supérieurs et en logements pour les couches moyennes et supérieures. Il sera nécessaire de développer conjointement une offre de logement abondante et diversifiée pour répondre à tous les besoins du territoire et aux besoins régionaux.

### Cœur d'agglomération : renforcement des fonctions métropolitaines et mutations urbaines

La partie sud du cœur d'agglomération est densément peuplée et riche d'activités économiques qualifiées. Le territoire du Val de Seine, autour de Boulogne et d'Issy-les-Moulineaux, connaît un développement tertiaire déjà largement engagé, appuyé sur le pôle du 15<sup>e</sup> arrondissement de Paris, orienté vers les médias, la communication et l'audio-visuel. Il faut soutenir ce développement et l'accompagner dans les projets urbains en cours de définition, par un effort important en termes de construction de logements, notam-

ment en termes de logement social, et de valorisation des berges de Seine.

Le faisceau Sud comprend le « Cône sud de l'innovation », qui part des arrondissements centraux de Paris, siège des grandes universités et des centres de recherches, et s'élargit jusqu'au Centre Essonne. Outre les pôles parisiens d'innovation, se localisent là de nombreux établissements d'enseignement supérieur et de recherche scientifique et technologique, concentrés au sein de quatre pôles qui développent de nombreuses synergies à conforter et à mettre en réseau : Vallée scientifique de la Bièvre, Évry-Génopôle, Massy-Courtaboeuf-Plateau de Saclay et Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines-Vélizy.

**Le territoire de la Vallée scientifique de la Bièvre**, porté notamment par les communautés d'agglomération du Val de Bièvre, des Hauts de Bièvre et Sud de Seine, ainsi que par la Ville de Paris, est un territoire stratégique du SDRIF. Il appuie son développement sur la présence du Commissariat à l'énergie atomique et le site de l'ancienne École normale supérieure, sur la recherche médicale liée au pôle de compétitivité Medicen Santé, sur plusieurs grandes écoles et des résidences universitaires, notamment la cité universitaire internationale de Paris. À ce titre, autour de l'Institut Gustave Roussy et en lien avec le cancérpôle et le pôle de compétitivité Medicen, un campus alliant recherche, innovation, implantation d'entreprises de santé sera développé, confirmant la vocation de ce territoire.

Le développement économique et universitaire de ce territoire, tourné vers la recherche scien-

tifique et la santé, sera conforté. La résidence universitaire d'Antony est la plus importante d'Europe. A proximité immédiate d'un pôle d'échanges important, elle se situe sur un territoire attractif. Compte-tenu de la volonté de développer la recherche et de la pénurie de logements, et notamment de logements étudiants, il convient de préserver les capacités d'hébergement étudiant qu'elle offre. Le territoire dispose d'importants secteurs mutables en bordure de la RN7 et de la RN20 qui devront être mobilisés également pour la construction de logements. Cela suppose d'améliorer les liaisons transversales est/ouest et de réduire les coupures et nuisances générées par les grandes infrastructures routières. L'important potentiel d'espaces de respiration présent sur ce territoire devra être valorisé : jardins et parcs publics, coulée verte. Le projet de réouverture de la Bièvre sera poursuivi.

**Le pôle d'Orly-Rungis-Nord Essonne**, territoire stratégique du cœur d'agglomération du faisceau Sud doit contribuer au développement et à l'attractivité de l'ensemble de l'Île-de-France sud, en lien avec les pôles de Massy/Saclay/Palaiseau/Versailles/Saint-Quentin et d'Évry-Centre Essonne.

Son aménagement est l'objet de réflexions portées par les départements de l'Essonne et du Val-de-Marne et est engagé avec les acteurs locaux.

Le rôle des universités d'Évry/Val d'Essonne et d'Orsay est majeur dans la structuration et le rayonnement du « Cône sud de l'innovation », qui s'impose d'autant plus aujourd'hui que l'université d'Évry/Val d'Essonne est

intégrée dans le PRES qui s'est constitué autour de l'université de Paris 11.

#### **Renforcement et mise en réseau des grands pôles structurants de l'agglomération centrale**

**Le territoire de Massy-Palaiseau-Saclay-Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines** est un territoire stratégique du SDRIF. Il s'agit d'entreprendre la rénovation du pôle de recherche et d'enseignement supérieur d'Orsay-Saclay, d'implanter de nouveaux établissements publics d'envergure internationale dédiés à la recherche scientifique et technologique, de constituer un lieu d'accueil privilégié pour l'industrie et la recherche.

Cette dynamique nouvelle vise à faire émerger un véritable pôle d'excellence technologique et scientifique, en inscrivant résolument le projet dans son territoire « historique ».

À la fois soucieux de créer les conditions d'accueil favorables pour les entreprises, les établissements et leurs personnels, dans un cadre urbain propice, de ménager et de s'insérer harmonieusement dans son environnement urbain et naturel, ce projet ambitieux a vocation à se réaliser dans le cadre d'un partenariat de long terme avec les 4 agglomérations de Massy, Palaiseau, Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines. Il s'appuie largement sur le potentiel de développement économique et urbain de ces territoires. L'aménagement durable de ce territoire doit poursuivre trois objectifs :

- renforcer le pôle d'excellence scientifique et technologique, et lui donner une visibilité internationale ;

- préserver les espaces naturels et boisés, pérenniser l'activité agricole, facteurs d'identité régionale ;

- veiller aux équilibres habitat/emploi et à une bonne accessibilité

Le Plateau de Saclay est situé au cœur du projet d'opération d'intérêt national. Son urbanisation se conçoit dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durable exemplaire, propice à une vie sociale harmonieuse, ambitieux par son architecture, son haut niveau d'équipements, efficace par sa gestion urbaine durable. Les grands équilibres habitat/emploi devront être gérés et régulés à l'échelle du grand territoire de Massy-Saclay-Versailles-Saint-Quentin autour de trois axes : le maintien de la population existante, les besoins spécifiques des familles et personnels des établissements, des étudiants et des chercheurs, ainsi que celui des actifs liés à la création de nouveaux emplois.

Des équipements de transport nouveaux et l'adaptation de l'équipement existant structureront fortement le développement à venir, avec notamment une amélioration des liaisons Essonne-Yvelines, à la fois par la route, via l'aménagement du RD36, et la réalisation à court terme d'un TCSP sur le Plateau. Le renforcement du RER C, les liens nouveaux avec Orly, et la requalification de la gare de Massy dans le sens d'une vocation affirmée de pôle d'échange régional TGV-RER viendront compléter la desserte de ce territoire.

Cette ambition devra être compatible avec la préservation et la valorisation des ressources naturelles en respectant la fragilité des écosystèmes, la qualité de vie et la qualité excep-

tionnelle des terres agricoles sur le plateau de Saclay. À ce titre, au moins 2 300 ha d'espace agricole, dont environ 200 ha au nord-ouest de Toussus-le-Noble devront être préservés sur la plateau de Saclay (à savoir les communes de Gif-sur-Yvette, Igny, Orsay, Palaiseau, Saclay, Saint-Aubin, Vauhallan, Villiers-le-Bâcle, Guyancourt, Buc, Toussus-le-Noble, Chateaufort, Les Loges-en-Josas, Bièvres, Jouy-en-Josas) dans l'objectif du maintien de l'agriculture périurbaine.

Des mesures spécifiques de gestion de l'eau, notamment des rejets d'assainissement et des ruissellements vers les vallées devront être prises, et intégrées en amont dans la mise en œuvre du projet d'aménagement. L'objectif est de tendre vers un principe de neutralité hydraulique de l'aménagement en regard des rejets sur les deux bassins de l'Yvette et de la Bièvre.

Pour la mise en œuvre de ce projet, le SDRIF définit trois grands principes d'urbanisation :

- permettre l'urbanisation de sites « cœur de cible » qui contribuent au rapprochement des établissements d'enseignement, de recherche et d'entreprises à fort potentiel d'innovation et répondent aux enjeux de gestion durable et mutualisée de services ou équipements : il s'agit prioritairement du sud du plateau de Saclay où pourrait se développer une « cité-campus » ainsi que le pôle de compétitivité Systém@tic. Sur ce secteur le SDRIF propose une urbanisation en deux phases, la première sous la forme d'un secteur d'urbanisation préférentielle en continuité avec le bâti existant au sud, la seconde, contiguë au nord, et condition-



née à la réalisation de la première, et à la mise en œuvre du TCSP sur le Plateau. La localisation précise des extensions conditionnelles pourra être adaptée au développement des projets ;

- ▶ créer les conditions d'un développement urbain complémentaire, pour diversifier l'offre foncière et favoriser l'équilibre habitat/emploi au sein du grand territoire : reconversion du plateau de Satory en lien avec les projets de développement du territoire de Versailles Grand Parc, urbanisation du site de la Minière pour partie au sein de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, développement urbain et densification aux abords de la RN20 au sud d'Orly ;
  - ▶ l'ensemble Versailles Grand Parc/Saint-Quentin-en-Yvelines est une composante importante du territoire, relevant du projet d'opération d'intérêt national. L'agglomération de Saint-Quentin s'est hissée au rang de grand pôle d'emplois métropolitain (plus de 100 000 emplois aujourd'hui) et participe au rayonnement international de l'Île-de-France. Elle devra affirmer ce rôle, tout en renforçant sa fonction d'accueil résidentiel, en visant la densification urbaine, et en lien avec de nouveaux équipements structurants d'envergure régionale. Elle accueillera le futur vélodrome couvert, et connaîtra une desserte en transports collectifs améliorée.
- L'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est définie par le SDRIF comme territoire stratégique.

Le site de Versailles-Satory présente des enjeux particuliers et est inscrit au SDRIF en secteur d'urbanisation conditionnelle pour sa partie ouest. Il est en effet concerné par le pôle de compétitivité Mov'Eo et participe ainsi du pôle d'affaires, d'échange et de recherche de Versailles – Saint-Quentin. Son ouverture à l'urbanisation s'accompagnera de la réalisation d'un transport collectif en site propre entre le RER C à l'ouest et le pôle de Versailles-Chantiers. Les continuités écologiques devront être préservées.

La réalisation de ces objectifs s'accompagnera d'un renforcement très important des capacités des transports collectifs. Le TCSP Saint-Quentin-en-Yvelines – Massy, dont l'infrastructure est réalisée jusqu'à Chateaufort et programmée entre Massy et l'École polytechnique à Palaiseau sera rapidement complété.

Un réseau de transport plus local, dépendant de la délimitation des futurs secteurs d'urbanisation sera greffé sur ces réseaux existants. Les infrastructures routières et les circulations douces seront pensées en complémentarité avec les réseaux de transports collectifs, à l'échelle du territoire Massy-Saclay-Versailles-Saint-Quentin. Le projet d'aménagement de la RD36, initié par les collectivités locales, est un élément majeur du futur maillage routier. Quant à la RN10, elle fera l'objet d'un traitement d'itinéraire pour atténuer les effets de coupure urbaine qu'elle provoque.

Un projet urbain se développera le long de l'ex-déviante de la RN20 dite « C6 », qualifiée en boulevard urbain.

À proximité immédiate du territoire Massy-Palaiseau-Saclay-Versailles-Saint-Quentin, la

ville des Ulis est définie par le SDRIF comme site prioritaire.

**Le territoire Centre Essonne-Seine Orge**, autour d'Évry, est un territoire stratégique du SDRIF. Il constitue l'un des principaux sites du « Cône de l'innovation » du Sud francilien (avec l'université Évry/Val d'Essonne, associée au Pôle de recherche et d'enseignement supérieur UniverSud Paris, le Génopôle, composante du pôle de compétitivité Medicen Santé, et le pôle de compétitivité Systém@tic). Pôle économique de niveau international et pôle d'emploi majeur du faisceau Sud, le territoire Centre Essonne-Seine Orge poursuit sa restructuration en porte d'entrée sud de l'agglomération centrale, en lien avec Orly et les territoires relevant des opérations d'intérêt national.

Le développement économique de ce territoire, au sein d'un corridor de l'innovation formé de la RN104, Évry-Corbeil et le Val d'Orge, ainsi que sa régénération urbaine autour de plusieurs sites de projets seront confortés afin qu'il participe fortement au fonctionnement métropolitain.

Les fortes capacités foncières du territoire devront être mobilisées pour la production de logements permettant les parcours résidentiels. Le site de l'hippodrome d'Évry est inscrit en secteur d'urbanisation conditionnelle : un projet urbain devra être envisagé dans le cadre d'une programmation couvrant également l'ancien site LU, dans une perspective de reconversion d'activités économiques, et le secteur de Ris-Orangis/Bois de l'Épine, destiné à constituer un quartier dense en logements, activités et services, afin d'assurer la

cohérence de l'aménagement du secteur, la biodiversité du site, en complémentarité avec l'écosystème du bois de Saint-Eutrope, et une bonne desserte en transports collectifs. Le plateau de Vert-le-Grand est également inscrit en secteur d'urbanisation conditionnelle : l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la réalisation d'un transport collectif en site propre et à la prise en compte du devenir de l'activité agricole et de la biodiversité du site.

Le réseau régional de transports collectifs sera renforcé par plusieurs projets importants : la Tangentielle Sud en tram-train entre Corbeil, Évry, Massy et Versailles, la réalisation de la liaison « Arc Express », l'achèvement du bouclage du Grand Tram, le tramway Villejuif – Juvisy-sur-Orge. D'autres projets de transports en site propre sur voirie compléteront le dispositif pour la desserte des bassins de vie, notamment Porte d'Orléans-Massy-Arpajon et Évry-Courtaboeuf-Les Ulis.

La plate-forme logistique multimodale d'Évry-Corbeil sera confortée.

Le territoire Centre Essonne-Seine Orge devra participer également au développement touristique francilien.

Au sein du territoire Centre Essonne-Seine Orge, les agglomérations d'Évry-Corbeil et de Grigny-Viry-Châtillon sont des sites prioritaires du SDRIF.

#### **Grands territoires hors agglomération : qualité de vie et dynamiques propres renforcées**

Les pôles de l'espace rural du faisceau Sud tendent à se structurer en « Arc vert sud francilien ».

Cet Arc vert, reliant Fontainebleau à Rambouillet, présente d'importants potentiels, tant en matière d'environnement, de cadre de vie que de développement économique, qui peuvent se combiner afin de contribuer à la dynamique régionale.

En termes de qualité de vie, il importe de valoriser la diversité des aménités et cadres de vie que cet arc sud peut offrir à tous les Franciliennes et Franciliens. Ce territoire présente en effet un potentiel patrimonial et environnemental remarquable. Continuité « verte » exceptionnelle à l'échelle du proche Bassin parisien, il fait le lien entre deux pôles structurants complémentaires (Rambouillet, Fontainebleau), entre deux parcs naturels régionaux (Gâtinais français et Haute vallée de Chevreuse), entre toutes les villes royales du Sud francilien. Il bénéficie ainsi d'un important potentiel autour des loisirs de plein air, de la découverte du patrimoine bâti ancien et des parcs et jardins, à développer en complémentarité de l'offre offerte par le cœur d'agglomération.

En matière de développement économique, ce territoire joue un rôle majeur dans l'activité agricole francilienne et l'approvisionnement alimentaire de l'agglomération centrale : il importe de valoriser les productions agricoles. Le développement d'une filière autour du tourisme francilien et la valorisation de la production agricole doivent par ailleurs s'accompagner d'une politique de soutien aux activités économiques portées par le tissu de PME-PMI et par le développement d'une nouvelle filière autour des éco-industries.

Cela suppose au préalable de renforcer la

mobilité sur ces territoires au travers d'une politique de transport collectif adaptée et d'organiser des centralités urbaines fortes, capables de limiter l'étalement urbain et d'assurer un développement de l'économie de services. Rambouillet, Milly-la-Forêt, Dourdan et Étampes sont pour le SDRIF des territoires stratégiques, polarités urbaines structurant la partie hors agglomération du faisceau et, pour les dernières, des sites prioritaires. Ces pôles d'emploi, de services et d'offre de logements sont à conforter de façon à renforcer le développement économique de ce territoire hors agglomération, tout en évitant un étalement trop important de l'urbanisation dans des bourgs et villages non desservis par les transports collectifs.

Le pôle de compétitivité « Cosmetic Valley » autour de Rambouillet sera conforté. Les activités liées au tourisme et aux loisirs sportifs, aux services à la personne, aux éco-industries et éco-filières agricoles seront développées autour d'Étampes, de Dourdan et d'Ablis.

### Un environnement préservé et valorisé

Le faisceau bénéficie d'un environnement naturel et rural de grande qualité que confortent et renforcent les parcs naturels régionaux de la Haute vallée de Chevreuse et du Gâtinais français. Ces deux parcs sont appelés à s'étendre, particulièrement celui de Chevreuse, dans le cadre de la révision de leur charte.

Le faisceau Sud constitue, par la présence des massifs forestiers de Rambouillet et de Fontainebleau, ainsi que du réseau des petites vallées boisées du Hurepoix et de la Beauce,

une séquence essentielle du grand arc biologique du sud de l'Île-de-France. Il s'agit de veiller tout particulièrement aux continuités transversales entre les vallées (d'ouest en est : Yvette, Rémarde, Orge, Juine, Essonne).

La traversée par des infrastructures de transport et l'urbanisation partielle des grands espaces ouverts du faisceau Sud sont susceptibles de fragiliser l'activité agricole. La pérennité d'une agriculture périurbaine au sein du faisceau Sud devra être assurée. Elle dépend du maintien d'exploitations économiquement rentables à l'écart des pressions urbaines, suffisamment grandes et aussi peu morcelées que possible, tout en rapprochant les exploitations des consommateurs urbains proches (programmes agri-urbains).

### L'ouverture à l'interrégional

Le faisceau Sud met l'Île-de-France en relation avec le Sud-Ouest européen via l'autoroute A10 et la ligne à grande vitesse ouest (qui a son terminus à Paris-Montparnasse, avec une gare à Massy et un lien au réseau TGV par une branche du RER C). Ce rôle de porte sud-ouest européenne sera conforté par une nouvelle liaison à grande vitesse entre Massy et la rive de la Seine, avec une gare à l'aéroport d'Orly, ainsi qu'à plus court terme, par la réalisation du TCSP Massy-Orly. L'accès aux pôles d'interconnexion (gares de Montparnasse, Massy Palaiseau, Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, aéroports internationaux) constitue un enjeu majeur des relations interrégionales.

Dans la région Centre, l'axe ferroviaire Rambouillet-Maintenon-Chartres accueille un

nombre croissant d'actifs employés dans le faisceau Sud et qui n'arrivent pas à s'y loger. La position de carrefour logistique de Chartres s'y affirme, avec des plates-formes routières qui peuvent difficilement s'implanter plus près de l'agglomération parisienne.

Les risques de poursuite du desserrement de l'urbanisation au-delà des limites franciliennes entraînent la nécessité d'une coordination de part et d'autre pour en assurer la maîtrise, dans un objectif partagé de développement durable.

La continuité des liaisons biologiques entre les régions est un enjeu pour la préservation de la biodiversité, notamment le long de la vallée du Loing qui permet la liaison entre le massif de Fontainebleau et la forêt d'Orléans, ainsi que le long de la vallée de l'Essonne. La reconquête de la biodiversité de la plaine de Beauce, jadis très riche, est un enjeu spécifique. Le Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la nappe souterraine de la Beauce en est un autre, partagé avec l'Île-de-France. La gestion quantitative et qualitative de cette nappe, l'une des plus étendues du Bassin parisien (9000 km<sup>2</sup> sur 6 départements), est un enjeu qui concerne à la fois l'activité agricole et l'urbanisation. L'avenir de l'activité agricole beauceronne nécessite une réflexion interrégionale quant à l'implantation des équipements amont et aval des filières.

La promotion du tourisme vert sera un objectif commun. Le pôle de compétitivité « Cosmetic Valley » concerne surtout l'Eure-et-Loir, mais aussi le sud des Yvelines, et pourra favoriser l'implantation ou le développement d'entreprises de la filière cosmétique.

## 4.2 Les politiques partenariales de mise en oeuvre

La mise en oeuvre du Schéma directeur de la région Île-de-France dépend à la fois de documents réglementaires et contractuels (schémas de cohérence territoriale ou, en cas d'absence de SCOT, plans locaux d'urbanisme, contrat de projets État-Région, contrats Région-Conseils généraux, etc.), de procédures (contrôle de légalité, porter à connaissance, etc.) et de décisions publiques (servitudes, projets d'intérêt général, etc.) emportant des conséquences en matière d'urbanisme.

Plus largement, elle dépend également de la qualité des relations entre le Conseil régional, l'État, les Conseils généraux, les communes et leurs groupements. La mise en oeuvre du SDRIF doit être l'occasion de préciser ces relations et d'améliorer la lisibilité et la cohérence de l'intervention publique. Le Conseil économique et social régional et les chambres consulaires y sont également associés.

### ■ Ancrer le partenariat entre la Région, l'État, les collectivités franciliennes et du Bassin parisien

Par le pilotage de la planification territoriale régionale, en association avec l'État, la Région Île-de-France exerce désormais pleinement sa compétence d'aménagement, sans maîtriser pour autant l'ensemble des outils de l'aménagement. Cela entraîne un nouveau partage des responsabilités avec l'État, les Conseils généraux, les communes et les intercommunalités.

Les Conseils généraux sont des partenaires importants du développement territorial, en regard de certaines de leurs compétences, des réflexions engagées dans le cadre de schémas départementaux d'aménagement, et de leurs contributions dans le cadre d'aides sectorielles et des contrats passés avec la Région, les communes et leurs groupements.

Les intercommunalités, dont le développement selon des modalités encore spécifiques s'accélère en Île-de-France, sont des partenaires stratégiques du SDRIF, en raison des compétences qui peuvent leur être dévolues et de la fonction d'organisation des bassins de vie et des pôles de centralité qui leur est constitutive.

La mise en oeuvre du SDRIF doit aussi être faite en cohérence avec les politiques menées par les autres régions à l'échelle du Bassin parisien.

### Les grandes instances partenariales

Les instances partenariales constituées pour l'élaboration du SDRIF sont pérennisées pour sa mise en oeuvre.

Le comité de pilotage associant le Préfet de région, le Président du Conseil régional et le Président du Conseil économique et social régional, arrête les orientations politiques poursuivies au niveau régional et précise les moyens à mettre en oeuvre pour atteindre les objectifs fixés. Il se réunit au minimum une fois par an.

En tant que de besoin, le comité de pilotage élargi est réuni ; il comprend en outre les Présidents de Conseils généraux, les Présidents des chambres consulaires d'Île-de-France, le Président de l'Association des maires d'Île-de-France (AMIF), ainsi qu'un représentant des établissements publics de coopération intercommunale.

Il est proposé de créer une Conférence territoriale régionale réunissant la ville de Paris, les Conseils généraux, l'ensemble des établissements de coopération intercommunale et les structures de coopération territoriale, des représentants des maires de chaque département francilien et des conseillers régionaux. L'État y est associé. Inspirée de la conférence des exécutifs prévue par la loi du 13 août 2004, mais selon une composition plus conforme à la diversité des territoires d'Île-de-France, la Conférence territoriale régionale offrira un cadre original de débats et de concertation. Cette conférence articulera réunions plénières et réunions territoriales. Ces réunions territoriales se tiendront successivement à l'échelle des cinq faisceaux,

espaces de dialogues émanant du projet spatial régional, et selon une configuration à géométrie variable en fonction des enjeux traités, pour le cœur d'agglomération. La Conférence territoriale régionale permettra de mener les échanges avec l'ensemble des décideurs et porteurs de projets locaux. De ces débats se dessineront des projets qu'il appartiendra aux collectivités franciliennes de mettre en oeuvre ensemble (mise en valeur des fleuves et des canaux, grands équipements structurants de transport, d'enseignement et de recherche, de développement économique...).

La Conférence territoriale régionale développera une réflexion sur l'évaluation des ressources au regard des besoins dans le cadre de la mise en place d'une conférence financière.

À l'échelle de l'agglomération centrale, la conférence métropolitaine pourrait s'appuyer sur un syndicat mixte d'études et de programmation. Il réunirait la Région, la Ville de Paris, les départements d'Île-de-France, les intercommunalités et les communes, selon un principe de libre adhésion. Le syndicat participerait à la mise en oeuvre du SDRIF par les réflexions qu'il pourrait conduire notamment sur la solidarité financière et la péréquation fiscale. Il pourrait étudier les partenariats potentiels et les modalités de co-réalisation des projets de dimension métropolitaine.

La conférence interrégionale du Bassin parisien regroupe les Régions du Bassin parisien (Basse-Normandie, Bourgogne, Centre, Champagne-Ardenne, Haute-Normandie, Île-de-France, Pays de la Loire, Picardie) et est élargie au Nord-Pas-de-Calais. L'État et les

Conseils économiques et sociaux régionaux y participent. Elle a été réunie pour la première fois le 22 mai 2006, à l'initiative du Président du Conseil régional d'Île-de-France et du Président du CESR.

La conférence des Présidents de régions du Bassin parisien, dite « C8 », est un lieu permanent de débat et de concertation entre Régions. Elle a décidé de la mise en place d'un cadre de référence stratégique commun, lequel permettra une meilleure articulation et mise en œuvre des projets des régions limitrophes avec le SDRIF. Plusieurs axes de travail, relevant d'un intérêt interrégional, national ou communautaire, sont ouverts : déplacements et fret, environnement, recherche et innovation, pôles de compétitivité...

Dans une perspective d'échelle européenne et de rayonnement international, la conférence des Présidents de régions du Bassin parisien a pour ambition de mettre en œuvre de manière concertée les objectifs du SDRIF et ceux inscrits dans les documents de planification des autres Régions, en articulation avec la politique des fonds structurels et les contrats de projets État-Région.

Par ailleurs, une Conférence du fleuve permettrait de bien prendre en compte le rôle fédérateur du réseau fluvial dans l'identité de la région et dans le projet spatial du SDRIF, ainsi que la diversité des fonctions qu'il assume et des conflits d'intérêts qu'il peut engendrer et qui nécessitent des arbitrages. Cette conférence pourrait s'ouvrir aux régions du Bassin parisien, en amont et en aval, afin de jouer un rôle de coordination pour ce territoire très spécifique.

## Une approche coordonnée de l'État et de la Région

### Le suivi des démarches d'élaboration des documents d'urbanisme locaux

Il appartient à l'État, lors de l'élaboration des documents d'urbanisme locaux par les collectivités locales, de veiller au respect des principes fondamentaux d'aménagement (équilibre, diversité des fonctions urbaines et mixité sociale, respect de l'environnement et des ressources naturelles, maîtrise des déplacements et de la circulation automobile, préservation de la qualité de l'air, de l'eau et des écosystèmes), en vertu des articles L. 110 et L. 121-1 du code de l'urbanisme, dans le respect du développement durable. Cela passe notamment par le « porter à connaissance », l'association des services de l'État à l'élaboration des documents d'urbanisme, l'avis du Préfet de département et le contrôle de légalité. Le Conseil régional participe à l'élaboration ou la révision des schémas de cohérence territoriale par la transmission d'une « lettre d'information régionale », l'association des services de la Région et l'avis voté par les Conseillers régionaux sur le projet arrêté. Cet avis est annexé au dossier soumis à enquête publique, au même titre que l'avis de l'État. Une mise en œuvre efficace du SDRIF nécessite une bonne articulation entre l'État et la Région. La Région lui transmettra sa « lettre d'information régionale » au cours de l'élaboration de son « porter à connaissance ». Des échanges préalables devraient permettre de préparer une transmission coordonnée de la « lettre d'information régionale » et du « por-

ter à connaissance ». Le Référentiel territorial, outil numérique de déclinaison territoriale des objectifs et orientations du SDRIF, proposé par la Région et qui pourra être développé en partenariat avec l'État, permettra d'assurer la cohérence entre les objectifs et orientations exprimés sur le territoire considéré et les grands équilibres du SDRIF.

Le Conseil régional s'associera de même aux démarches d'élaboration et de révision des plans locaux d'urbanisme pour les communes relevant de la géographie stratégique et prioritaire du SDRIF.

### Une mise en œuvre partagée des opérations d'intérêt national

Le SDRIF doit respecter les dispositions nécessaires à la mise en œuvre des opérations d'intérêt national. Pour certaines d'entre elles, le SDRIF précise néanmoins certaines conditionnalités relevant de l'intérêt régional. La déclaration d'intérêt national de ces opérations permet notamment d'établir au nom de l'État, les autorisations ou actes relatifs à l'utilisation ou l'occupation des sols, dont les permis de construire.

Une mise en œuvre efficace des projets relevant des opérations d'intérêt national nécessitera une bonne coordination entre l'État, la Région et les autres collectivités locales, passant par :

- une définition commune des projets d'aménagement, conforme à l'intérêt régional ;
- un pilotage partagé des projets d'aménagement dans le cadre des structures de gouvernances mises en place (établissements publics d'aménagement, groupe-

ments d'intérêt public...);

- une programmation contractuelle pour laquelle la Région mobilisera ses politiques sectorielles.

Les projets d'aménagement définis sur ces secteurs feront l'objet d'une contractualisation entre l'État et les différentes collectivités de la région concernées.

### Utiliser de manière partenariale la politique de l'agrément

L'État dispose d'une panoplie d'outils opérationnels, parmi lesquels la décision d'agrément et les conventions d'équilibre habitat/emploi.

La décision d'agrément prévue à l'article L. 510-1 du code de l'urbanisme est, depuis sa réforme en 1995, un instrument majeur pour la mise en œuvre des objectifs du SDRIF, notamment en matière d'équilibre entre habitat et emploi. Sont soumis à agrément la construction, reconstruction, extension ou changement d'usage des locaux à destination d'activités industrielles, tertiaires, scientifiques et d'enseignement, ne relevant pas de la compétence de l'État. La décision d'agrément doit être compatible avec le SDRIF.

La procédure d'agrément, par la voie des conventions d'équilibre habitat/emploi, entre l'État et la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale, est un des outils pour répondre aux enjeux de la mixité urbaine (bureaux-logements), du développement du logement social et de la mixité sociale, la construction de logements étant stimulée dans les communes ayant signé une convention.

L'État est compétent à la fois pour la délivrance de l'agrément et la signature des conventions.

Une mise en œuvre efficace du SDRIF nécessite une bonne coordination entre l'État et la Région concernant la mise en œuvre de cette politique. Une réflexion commune sera menée entre l'État et la Région sur la réforme de la procédure d'agrément et pour une association de la Région à l'élaboration des conventions d'équilibre, voire à la signature conjointe des conventions.

#### **Une réflexion à mener en commun en matière d'urbanisme réglementaire**

Afin d'assurer la mise en œuvre des objectifs du SDRIF, une réflexion nécessite d'être menée par l'État et la Région en vue d'une adaptation aux enjeux franciliens de certaines dispositions réglementaires.

Elle pourrait notamment concerner :

- ▶ la nécessité d'élaborer une carte de destination générale des sols dans les SCOT ;
- ▶ la compatibilité des programmes locaux de l'habitat (PLH) avec le SDRIF en cas d'absence de SCOT ;
- ▶ des dispositions du code de l'urbanisme concernant la densification ;
- ▶ un schéma de développement et d'équipement commercial pertinent à l'échelle de l'Île-de-France, avec un lien de compatibilité avec le SDRIF et s'imposant aux documents d'urbanisme locaux, SCOT et PLU ;
- ▶ l'opposabilité du SDRIF aux dispositions des chartes de parcs naturels régionaux.

### **■ Articuler les documents, mobiliser et développer les outils nécessaires**

#### **Les grands schémas sectoriels et les outils partagés de mise en œuvre**

Le SDRIF s'inscrit dans la hiérarchie des normes d'urbanisme. En plus des documents d'urbanisme locaux, il s'impose à certains documents, par exemple le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) ou le Schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT). Mais il doit respecter les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de projets d'intérêt général relevant de l'État et d'opérations d'intérêt national, être compatible avec les chartes de PNR et prendre en compte les orientations des schémas de services collectifs. Relevant de maîtrises d'ouvrage diverses (État, Région, départements), de législations distinctes (urbanisme, environnement, santé), ces divers schémas et plans des politiques publiques ne peuvent plus se concevoir selon un principe traditionnel « d'indépendance des législations » : ils se doivent d'être articulés au plus près, les uns par rapport aux autres, au travers de démarches collectives de concertation et de mise en cohérence par rapport au SDRIF. Il faut donc veiller à la mise en cohérence entre les objectifs du SDRIF et tous les plans et schémas sectoriels ayant une forte incidence sur l'aménagement du territoire, existants ou à réviser. Il faut aussi s'appuyer, pour mettre en œuvre le SDRIF, sur les outils des politiques sectorielles.

Il est souhaitable aussi que s'engagent des réflexions partenariales pour l'élaboration et le suivi de plans et schémas régionaux, notamment programmatiques, qu'ils soient ou non prévus par la loi, mais dont le contenu revêt des enjeux territoriaux particuliers : plan régional de l'habitat, schéma régional et interrégional de la logistique et du fret, schémas des carrières éventuellement à une échelle régionale, voire interrégionale, schéma d'aménagement durable des berges, schéma régional de développement commercial rassemblant les schémas départementaux ou infradépartementaux.

Les principaux outils à mobiliser ou à développer pour répondre aux cinq grands objectifs du SDRIF pour un développement durable de l'Île-de-France, sont repris ci-dessous.

#### **Construction de logement**

Il importe d'optimiser les programmes et outils existants.

Les programmes locaux de l'habitat (PLH) devront territorialiser les objectifs de production de logements à l'échelle intercommunale. Ils doivent permettre d'augmenter la production de logements et de viser le rééquilibrage du parc social à l'échelle régionale en comprenant des objectifs chiffrés de logements locatifs sociaux. Leur interface et leur traduction dans les PLU devront être améliorées. Les programmes de constructions nouvelles doivent viser la généralisation de la qualité environnementale des logements (haute qualité environnementale, haute performance énergétique, très haute performance énergétique, basse consommation).

Une meilleure articulation entre la territorialisation des objectifs de production de logements et les délégations des aides à la pierre devra être recherchée afin d'éviter des déséquilibres de construction de logements locaux sociaux à l'échelle régionale.

Une réflexion commune avec l'État sur la réforme de la procédure d'agrément et des conventions habitat/emploi (intégrant les besoins en équipements) est nécessaire pour en optimiser l'effet en matière de construction de logements et de réduction des déséquilibres régionaux.

Les établissements publics fonciers doivent viser à optimiser et intensifier l'usage des ressources foncières au service du logement, lutter contre la spécialisation des marchés locaux, contribuer à valoriser dans le temps les espaces de reconquête urbaine.

Dans ce contexte, et compte tenu du défi capital que représente la production de 60 000 logements par an, une structure régionale dévolue à la coordination et à l'animation d'une politique du logement sera créée. Elle pourrait prendre la forme d'un Syndicat du logement en Île-de-France (SYLIF). Rassemblant la Région, les départements et les intercommunalités, elle aura pour rôle, dans le cadre d'une convention avec l'État, d'assurer la cohérence entre programmation des logements, développement de l'offre foncière et répartition des financements.

#### **Attractivité, développement économique et emploi**

La coopération de tous les acteurs économiques est nécessaire au renforcement du

dynamisme de l'Île-de-France. Cet engagement collectif exige de poursuivre la mise en réseau des différents acteurs chargés de la promotion et du développement international (agences des collectivités, chambres consulaires, associations...). Le plan d'actions attractivité (P2A) est élaboré par la Région dans ce cadre.

La recherche d'une articulation optimale entre SDRIF et Schéma régional de développement économique (SRDE), qui définit les orientations stratégiques de la Région en matière de développement économique, est un levier majeur, notamment du fait de leurs échéances différentes : le SRDE est révisable tous les 5 ans. Elle trouve son prolongement opérationnel dans le dispositif des « pactes » créés dans le cadre de la mise en œuvre territorialisée du SRDE (Pactes pour l'emploi, la formation et le développement économique...).

Parmi les principaux programmes et outils existants, les PLU ont un rôle à jouer pour amplifier le processus de renouvellement du parc de bureaux.

La procédure d'agrément est à mettre au service du rééquilibrage des pôles tertiaires. Les établissements publics fonciers ont un rôle important à jouer dans le soutien et la requalification des sites d'activités anciens, en réponse à l'objectif de préserver la diversité des fonctions économiques.

En matière d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation, le potentiel d'excellence régionale doit être développé par la facilitation de la mutualisation et de la mise en réseau des établissements afin d'aboutir à la

structuration d'un ensemble métropolitain cohérent : pôles de compétitivité, pôles de recherche et d'enseignement supérieur (PRES), réseaux thématiques de recherche et de soins (RTRS), réseaux thématiques de recherche avancée (RTRA), domaines d'intérêt majeur (DIM)...

### Transports

En matière de transports collectifs, l'Île-de-France dispose, avec le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), d'une autorité organisatrice d'échelle régionale. Le STIF a pour mission d'organiser et de développer les transports collectifs de tous les Franciliens, sur toute la région d'Île-de-France, de coordonner et de financer l'activité des entreprises de transports de voyageurs. Certaines de ses attributions peuvent être déléguées à des autorités organisatrices de proximité (AOP) constituées sur certains territoires.

Le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), approuvé le 15 décembre 2000, définit les principes d'organisation des déplacements de personnes et du transport de marchandises, de la circulation et du stationnement. Sa mise en révision par le STIF, lors de sa séance du 12 décembre 2007, permettra de rendre ses prescriptions compatibles avec le Schéma directeur. A cette occasion, l'évolution du STIF en Syndicat des déplacements en Île-de-France (SDIF) sera examinée.

Des plans locaux de déplacements (PLD) peuvent détailler et préciser le contenu du PDUIF. Ce seront aussi le relais, au niveau local, des orientations du SDRIF.

Le Schéma régional des infrastructures de transports (SRIT) détaillera la mise en œuvre, y compris en termes de financement et de phasage, des projets d'infrastructures prévus au SDRIF.

La résolution des conflits d'usage autour des territoires aéroportuaires et notamment celui de Roissy - Charles de Gaulle est un enjeu fondamental pour l'attractivité de la région. Les mesures prises devront tenir compte de la nécessité de maintenir la compétitivité des aéroports de Paris et notamment de la plateforme de Roissy dans le contexte international et également de permettre l'amélioration de la qualité de vie des riverains.

Par conséquent, la mise en œuvre d'un projet d'aménagement et de développement durable autour de la plateforme de Roissy - Charles de Gaulle, visant le développement économique de ce secteur et l'amélioration des conditions de vie des habitants, devra permettre de soutenir des projets contribuant à :

- ▶ la correction des atteintes aéroportuaires à l'environnement et à la qualité de la vie urbaine et rurale ;
- ▶ l'accès des riverains aux emplois et aux équipements collectifs (via transports et formations) ;
- ▶ l'information relative aux impacts de l'aéroport sur son territoire et aux actions de corrections des effets indésirables ;
- ▶ l'organisation d'un meilleur partage des retombées fiscales en faveur des communes les plus en difficulté.

Très spécifiquement, pour le transport aérien, la réduction des nuisances de la plateforme nécessite d'organiser la réduction progres-

sive du trafic entre 0 h 00 et 5 h 30 et d'envisager la mise en œuvre d'une interruption des vols en cœur de nuit.

La réalisation d'un schéma de la logistique et des infrastructures de fret sera engagée.

### Equipements

La maîtrise et l'orientation des implantations commerciales sont un enjeu important. L'évolution de la législation sur l'urbanisme commercial tend à intégrer des critères d'aménagement et de développement durable. L'observatoire de l'équipement commercial (OECIF) est un outil contribuant notamment à la cohérence entre SDRIF, SRDE et schéma régional d'équipement commercial (SREC). Organisme de niveau régional, il associe tous les acteurs du commerce. Il doit, à terme, jouer un rôle pertinent afin d'améliorer la connaissance des dynamiques commerciales et éclairer les choix d'implantation des commerces de niveau international, national, régional et local.

Le législateur a confié, à titre exceptionnel, la compétence de la planification de la gestion des déchets à la Région Île-de-France (elle relève des Conseils généraux ailleurs en France). Cette échelle permet une cohérence par rapport au premier bassin producteur de déchets que constitue l'agglomération centrale. Trois plans régionaux sont en cours d'élaboration pour une gestion écologique des déchets : Plan régional d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PREDMA), Plan régional d'élimination des déchets dangereux (PREDD), Plan régional d'élimination des déchets d'activités de soins (PREDAS).

Le SRDE et le schéma régional du tourisme et des loisirs (SRTL) se complètent pour conforter le dynamisme touristique en Île-de-France. En matière de santé, l'articulation entre le SDRIF et le Schéma régional d'organisation sanitaire (SROS) doit être assurée.

### Environnement

Un grand nombre de plans concernent les politiques environnementales : Plan régional de la qualité de l'air (PRQA) et Plan de protection de l'atmosphère (PPA) de la région d'Île-de-France, Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et Schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE), Plan régional santé environnement (PRSE). Il faut développer les outils qui sont à l'articulation du SDRIF et de ces grands schémas sectoriels.

Le bilan carbone régional et le plan climat régional répondent aux nouveaux enjeux du développement durable et notamment la division par 4 des émissions de gaz à effet de serre pour atteindre l'objectif « facteur 4 ». Ils ont été lancés en 2008 et visent des programmes d'action qui répondent de manière transversale aux enjeux définis par le SDRIF. Le plan climat régional est une démarche partenariale avec les acteurs franciliens engagés dans un plan climat et/ou concernés par la thématique. Il s'appuie sur l'élaboration d'un bilan carbone du territoire régional et de l'institution régionale.

De nouveaux programmes et outils doivent aussi être envisagés, notamment :

- le développement par l'État et la Région d'un outil de connaissance « multiris-

ques », qui comprendra des éléments cartographiques d'aléas et d'enjeux régulièrement actualisés ;

- le soutien de la Région à l'agriculture périurbaine, via une action foncière spécifique, le développement de circuits de distribution courts, l'amélioration de la biodiversité et de la qualité de l'eau, la mise en place une stratégie de développement de l'agriculture périurbaine, un accompagnement des démarches territoriales intégrant l'agriculture ;
- la constitution d'un réseau de réserves naturelles régionales (RNR), dans le cadre de la stratégie régionale de la biodiversité par NatureParif qui devra coordonner au niveau régional les différents organismes dans les domaines du suivi et de la protection de la biodiversité ;
- la prise en compte de la réserve de biosphère du pays de Fontainebleau et du Gâtinais français en tant que projet de développement durable du territoire favorisant les liens entre la forêt de Fontainebleau et le parc naturel régional du Gâtinais français.

La dimension interrégionale des politiques liées à l'environnement est aussi essentielle. Il sera ainsi nécessaire d'élaborer par exemple un schéma interrégional d'approvisionnement en matériaux de construction à l'échelle du Bassin parisien.

### Le fleuve, un cadre élargi de cohérence des politiques sectorielles

Le fleuve est l'élément fédérateur du projet spatial du SDRIF. Il est important de valoriser

ses différentes fonctions et d'arbitrer quand des problèmes d'équilibre ou de priorités se posent entre elles. Une Conférence du fleuve pourra être le lieu de recherche de cohérence entre les différentes politiques sectorielles et territoriales menées par les nombreuses parties prenantes. Elle pourrait s'ouvrir aux régions voisines.

Le Plan Seine, qui concerne la Seine, de sa source à l'embouchure, mais aussi ses affluents, sera un outil important pour la recherche de cohérences et de synergies dans une dimension interrégionale. Validé en 2006, il est organisé selon quatre axes stratégiques : réduire les effets d'une crue majeure, garantir la qualité de l'eau, restaurer la biodiversité, intégrer l'ensemble des usages du fleuve. Pour l'Île-de-France, il retient des actions dans les domaines de la prévention des inondations, des continuités écologiques, de la conciliation des différents usages dans une perspective de développement durable, et de développement de la recherche sur les problématiques liées à la Seine. L'étude d'un schéma d'aménagement durable des berges est prévue dans le cadre du plan Seine.

Les autres réflexions et programmes d'études et d'actions partenariaux menés au niveau interrégional et régional pour prévenir et limiter les conséquences des inondations seront poursuivis et intensifiés : Entente Oise-Aisne, Entente Marne, Grands Lacs de Seine.

D'autre part, les « territoires du fleuve » feront l'objet d'un appel à projet lancé par la Région. Les objectifs des projets d'aménagement

devront répondre à plusieurs orientations du SDRIF, notamment l'amélioration de l'interaction ville/fleuve, espace aménagé/espace naturel, l'innovation urbaine et architecturale intégrant les risques d'inondation et le cycle de l'eau, la mixité des fonctions tant urbaines que fluviales, la valorisation paysagère des berges, la desserte en transports collectifs et liaisons douces. Ils intégreront également les dimensions culturelles, humaines, artistiques, historiques et patrimoniales. L'inventaire des éléments remarquables (protégés au titre des monuments historiques ou non protégés) mené par les départements et la Région pourrait permettre de prendre en compte le patrimoine bâti dans les cahiers des charges.

## ■ Mettre l'action foncière au cœur des politiques d'aménagement et de transports

La capacité d'une métropole d'orienter son développement repose notamment sur la disponibilité de gisements fonciers en quantité et en qualité. La mise en œuvre d'une stratégie de développement coordonnée à l'échelle de la région exige :

- l'identification précise de tous les gisements fonciers, en matière de renouvellement urbain et en extension urbaine, ainsi que du foncier naturel et agricole à protéger ;
- la conduite d'une politique foncière publique volontariste et pérenne, notamment

sur les secteurs où le libre jeu du marché ne s'exercera pas spontanément, mais aussi sur les secteurs plus porteurs, où il est nécessaire de réguler le marché privé au travers d'une action publique ;

- l'utilisation coordonnée et à des niveaux géographiques pertinents de tous les outils fonciers existants.

Les établissements publics fonciers existant en Île-de-France, créés par les décrets du 13 septembre 2006, ont vocation, dans le respect de leurs attributions et de leur gouvernance, à être les outils principaux de cette politique foncière, avec le concours de l'Agence foncière et technique de la région parisienne (AFTRP), notamment pour répondre au défi de la construction de 60 000 logements par an.

Les établissements publics fonciers sont habilités à procéder à toutes les acquisitions foncières et opérations immobilières et foncières de nature à faciliter l'aménagement au sens de l'article L. 300-1 du code de l'urbanisme, et à procéder à la réalisation des études et travaux nécessaires à l'accomplissement de leur mission, et le cas échéant à participer à leur financement.

Leur intervention est à coordonner entre eux et avec les autres opérateurs fonciers existants : Agence foncière et technique de la région parisienne, Agence des espaces verts (AEV), Société d'action foncière et d'établissement rural (SAFER) et Conseils généraux (pour les espaces naturels sensibles).

Leur intervention est également à coordonner avec l'action du STIF, autorité organisatrice des transports de la région, et avec celle des

opérateurs de transport, afin de trouver les réponses communes aux enjeux de mobilisation du foncier ferroviaire inutilisé, d'articulation des projets d'urbanisme et de transport, de densification urbaine autour des pôles de transports collectifs, en premier lieu les gares.

En ce qui concerne les gisements fonciers publics et parapublics mutables que l'État s'est engagé à valoriser avec les collectivités territoriales, une bonne coordination de l'action publique doit être trouvée entre les établissements publics fonciers d'Île-de-France et la Délégation à l'action foncière (DAF) dont c'est la mission prioritaire.

Une coordination renforcée des interventions foncières est aussi nécessaire pour la protection et la valorisation du système régional des espaces ouverts, en particulier dans ses secteurs les plus stratégiques.

Les principaux acteurs (État, Région, Conseils généraux, SAFER, Agence de l'eau Seine-Normandie, Agence des espaces verts) poursuivront de manière coordonnée leurs interventions foncières (surveillance ou acquisition) dans les secteurs stratégiques du système régional des espaces ouverts : agriculture périurbaine, forêts publiques, espaces naturels réservoirs de biodiversité, zones humides, zones de captage, champs d'expansion des crues.

L'Agence des espaces verts de la région Île-de-France (AEV) est un acteur central dans le dispositif visant à préserver et mettre en valeur le système régional des espaces ouverts, notamment par son action en faveur de la biodiversité, par l'ouverture au public de

milieux naturels, la réhabilitation des zones naturelles dégradées, la création de grands parcs périurbains, de coulées vertes et par sa politique de soutien aux collectivités locales pour la création d'espaces verts. L'AEV utilise comme moyen les périmètres régionaux d'intervention foncière (PRIF), créés en concertation avec les collectivités locales, dans lesquels elle peut mettre en œuvre divers modes d'acquisition foncière : amiable, préemption SAFER ou espace naturel sensible (ENS), expropriation. Dans les espaces agricoles, elle met en œuvre une veille foncière dans le cadre de sa convention avec la SAFER pour le maintien et la valorisation de l'agriculture périurbaine. La coordination avec les établissements publics fonciers renforcera encore le résultat de ces actions.

Les différents outils des opérateurs fonciers seront mobilisés en fonction des situations, de façon conjointe si nécessaire : convention anti-mitige, périmètre régional d'intervention foncière (PRIF), périmètre de protection et mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN), espace naturel sensible (ENS), zone agricole protégée (ZAP), forêt de protection, etc.

L'action foncière relative à l'activité agricole sera conduite en lien étroit avec la profession. Les efforts pour accroître l'offre en forêts ouvertes au public et répondre ainsi à l'augmentation constante de la demande seront poursuivis, notamment en confortant les massifs publics existants.

Par ailleurs, une bonne coordination doit être trouvée entre l'État, détenteur de la protection réglementaire des espaces et les collec-

tivités territoriales, via leurs politiques foncières. En effet, les protections régaliennes (sites classés et inscrits, biotopes protégés par arrêté préfectoral, réserves naturelles, forêts de protection, etc.), mais également les servitudes de type périmètres de protection contre les inondations ou périmètres de captage méritent d'être confortées par des dispositifs de maîtrise foncière publique (ENS, PRIF, etc.) ou des dispositifs contractuels.

## ■ Accompagner la mise en œuvre du SDRIF par les territoires

### Les documents d'urbanismes locaux, relais essentiels du SDRIF

Les schémas de cohérence territoriale (SCOT) et, en leur absence, les plans locaux d'urbanisme (PLU) ou les documents d'urbanisme locaux en tenant lieu, doivent être compatibles avec les dispositions du SDRIF. Ils doivent permettre la réalisation des objectifs et options que le SDRIF a retenus pour leur période d'application et ne pas compromettre la réalisation des objectifs et options retenus pour une phase ultérieure. Ces documents d'urbanisme locaux sont les relais essentiels pour la mise en œuvre des objectifs du SDRIF à l'échelle des territoires. Au-delà du respect des strictes contraintes législatives et réglementaires, c'est de la manière dont ils relaieront ces grands objectifs que dépend pour une bonne part leur réalisation.



### Un moyen de mise en œuvre privilégié : la contractualisation

Pour une mise en œuvre effective et adaptée à un contexte nécessairement incertain sur le long terme, il importe de disposer d'outils souples offrant une capacité de réactivité et d'infléchissement, en lien avec les dispositifs de suivi et d'évaluation. L'outil contractuel est particulièrement adapté à ce besoin de planification glissante, et particulièrement la contractualisation territoriale.

Les objectifs du SDRIF à 2030 engagent dès à présent, pour les champs concernés, les politiques sectorielles de l'État, de la Région et des collectivités partenaires. En ce qui concerne l'aménagement du territoire et les politiques sectorielles qui y contribuent, le SDRIF constitue le « cahier des charges » pour les contrats de projets État-Région et les contrats particuliers Région-Départements, ainsi que pour les contrats passés avec les autres collectivités par la Région.

L'essentiel des infrastructures de transports est ainsi financé dans le cadre de contrats partenariaux entre État-Région et Région-Départements. Le contrat de projets État-région (CPER) est un document par lequel l'État et la Région s'engagent sur la programmation et le financement pluriannuels de projets importants. Le CPER 2007-2013 va permettre d'engager l'étude ou la réalisation d'un certain nombre d'infrastructures prévues au SDRIF.

Document de planification, le SDRIF n'a pas à définir les conditions de programmation des opérations et projets prévus. Ses objectifs, notamment la forte cohérence entre loge-

ments, activités et desserte en transports collectifs, impliquent une étroite coordination entre l'État, la Région, les collectivités partenaires, en termes de calendrier et de capacité de financement. C'est dans cette perspective qu'un phasage est énoncé pour la mise œuvre de la nouvelle politique régionale de transports. De nature indicative, il constitue un cadre de réflexion que préciseront, notamment, les contrats de projets État-Région et les contrats Région-Départements.

La contractualisation sera aussi un outil privilégié pour soutenir les dynamiques intercommunales et interrégionales.

### Soutenir et accompagner les dynamiques intercommunales

Au sein de l'agglomération centrale comme hors agglomération centrale, les coopérations territoriales sont indispensables à la mise en œuvre d'un aménagement durable et solidaire, qu'elles soient sous forme d'établissements publics de coopération intercommunale, de syndicats mixtes et de parcs naturels régionaux ou sous forme de démarches fédératives.

La généralisation de ces coopérations, sous forme de groupements géographiquement plus vastes, adaptés aux polarités et flux structurant les bassins de vie et non pas seulement limités aux découpages administratifs, y compris régionaux, en cohérence avec la couverture intercommunale dense au-delà de l'Île-de-France, doit être favorisée, afin de maîtriser la consommation d'espaces, de limiter les concurrences territoriales et d'en-

traîner des dynamiques de développement. Deux champs sectoriels de niveau intercommunal conditionnent largement la réalisation des objectifs du SDRIF.

Dans le champ du logement, la loi prévoit que les intercommunalités, et à défaut les départements, ont une compétence légale. Elles peuvent notamment solliciter de l'État la délégation des aides à la pierre. Afin de répondre aux objectifs du SDRIF en matière de logement, une évolution législative serait souhaitable pour reconnaître la spécificité de l'Île-de-France. Mais en tout état de cause, et dans le cadre du Comité régional de l'habitat (CRH), les collectivités compétentes mettront en œuvre les moyens arrêtés en commun pour atteindre, à leur échelle, les objectifs du SDRIF.

Dans le champ des transports collectifs, du fret et de la logistique urbaine, la mise en œuvre du volet local du plan de déplacements urbains d'Île-de-France, par la réalisation de plans locaux de déplacements (PLD), doit être encouragée à l'échelle des intercommunalités, en préalable à la constitution d'autorités organisatrices de transports de proximité.

Pour faciliter la mise en œuvre du projet spatial régional à l'échelle intercommunale, la Région fera évoluer ses « contrats de territoires » pour les réserver aux intercommunalités. En appui de la structuration d'un large bassin de vie ou des polarités urbaines au sein de l'agglomération centrale, ces contrats de territoires pourraient s'inscrire dans un contrat unique, pluriannuel, signé par la Région, l'État, les départements et la ou les structures intercommunales concernées. Ce contrat

unique comprendrait des interventions sectorielles bonifiées, en cohérence avec les objectifs du SDRIF : nombre de logements construits, production de logements locatifs sociaux, densification urbaine autour des gares, qualité environnementale, ressources fiscales, etc.

### Soutenir et accompagner les dynamiques interrégionales

Sur de nombreux points, la mise en œuvre des objectifs et des orientations du SDRIF est fortement dépendante de politiques qui doivent être conduites ou coordonnées à un niveau interrégional. Certaines relèvent d'une échelle européenne.

Les enjeux interrégionaux du SDRIF, notamment les questions de transport de personnes et de marchandises, de logistique, d'environnement et de développement des territoires interrégionaux, ont vocation à s'inscrire dans des documents prospectifs interrégionaux : schémas interrégionaux d'aménagement, charte du Bassin parisien (signée par les Régions, l'État, les conseils économiques et sociaux régionaux), etc. Ces documents pourront donner lieu à des contrats spécifiques interrégionaux et/ou plurirégionaux.

### Proposer des soutiens innovants aux projets les plus ambitieux

Au profit d'un développement urbain durable exemplaire, et à l'instar d'expériences réalisées à l'étranger, la Région lancera un appel à projets à destination des maîtres d'ouvrage locaux, portant sur des projets labellisés « nouveaux quartiers urbains ».

Opérations en nombre limité, elles feront l'objet d'aides financières et d'un accompagnement spécifique pour autant qu'elles répondent aux grandes orientations du SDRIF : mixité des fonctions urbaines (logement, activités, services, agrément), mixité sociale, habitat diversifié (social, accession, privé), formes urbaines et architecturales innovantes et compactes, desserte de proximité en transports collectifs et liaisons douces, constructions et chantiers de très haute qualité environnementale, notamment en termes de consommation énergétique, de rejets, de recyclage, d'insertion paysagère, de préservation du cycle de l'eau.

Les « nouveaux quartiers urbains » seront notamment localisés dans les secteurs préférentiels figurant sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire du SDRIF : secteurs de densification préférentielle ou secteurs d'urbanisation préférentielle (voire conditionnelle).

Cette démarche sous-tend un processus partenarial large impliquant décideurs, financeurs et professionnels de l'aménagement. Elle devra notamment se traduire par la constitution d'ateliers urbains réunissant les principaux acteurs du projet. Le caractère exemplaire de ces « nouveaux quartiers urbains » leur permettra de bénéficier de moyens spécifiques, tant en ingénierie qu'en investissement.

De la même manière, les « territoires du fleuve », profiteront d'un appel à projets lancé par la Région.

Les cahiers des charges seront précisés par la Région. D'autres appels à projets pourront

être lancés au fur et à mesure de la mise en œuvre du SDRIF, selon le rythme des dynamiques territoriales engagées.

### **Développer les capacités d'ingénierie locale**

Pour mettre en œuvre le SDRIF et appuyer les dynamiques territoriales, il est nécessaire d'accompagner le développement des capacités d'ingénierie locale. A ce titre, la Région soutient notamment les études préalables, la réalisation d'agendas 21 locaux, la création et le fonctionnement d'agences d'urbanisme, la mise en place d'outils de suivi des dynamiques territoriales (par exemple, les systèmes d'information géographiques), la formation professionnelle à l'ingénierie de projet, la création et le fonctionnement des structures de portage de projet (établissements publics d'aménagement, groupements d'intérêts publics, etc.).

### **Rechercher une fiscalité plus solidaire et diversifier les financements**

En termes de financement, une réflexion d'ensemble, intégrant les enjeux fiscaux et financiers doit être engagée, en liaison avec le Conseil économique et social régional et les organismes consulaires.

Un aménagement durable et solidaire de l'Île-de-France dépend largement des dispositifs fiscaux, par leur double effet sur les ressources des collectivités et sur les localisations, notamment d'activités. Un équilibre satisfaisant du développement territorial ne peut être envisagé qu'avec une action volontariste en faveur d'une véritable solidarité financière et

fiscale à l'échelle de la région et adaptée aux nouvelles orientations territoriales du SDRIF révisé. C'est une condition fondamentale à la mise en œuvre efficace sur le long terme du SDRIF.

Cela concerne notamment les dispositifs de péréquation fiscale entre les communes, les intercommunalités et les Conseils généraux franciliens. Plusieurs propositions seront étudiées :

- ▶ le triplement du fonds de solidarité de la région Île-de-France (FSRIF) et sa réforme en fonds de solidarité et de développement (FSDRIF) pour, en plus du rôle initial de péréquation, accompagner plus fortement les collectivités contribuant significativement à l'effort de construction de logements ;
- ▶ le partage au niveau départemental des droits de mutation à titre onéreux (DMTO) ;
- ▶ l'instauration d'une taxe professionnelle unique à l'échelle régionale.

Outre la péréquation, plusieurs voies seront explorées pour remédier à l'insuffisance des ressources financières des collectivités locales, au profit des territoires et de leurs projets d'aménagement, entre autres :

- ▶ le transfert de la fraction du produit de la taxe sur les bureaux qui n'est pas affectée à l'Île-de-France (soit 50 %) mais qui était auparavant consacrée aux investissements franciliens via le Fonds d'aménagement de la région Île-de-France (FARIF) ;
- ▶ la modernisation des zones de tarifs et réévaluation des tarifs de la redevance pour création de bureaux (RCB) ou de locaux de recherche ;

- ▶ la réévaluation des tarifs de la taxe sur les bureaux ;
- ▶ le déplafonnement de la part du produit des amendes radars attribué aux communes, à la Région et au STIF.

Enfin, de nouvelles ressources doivent être dégagées pour le financement de la réalisation des infrastructures de transports collectifs. Elles pourraient l'être parmi les moyens suivants :

- ▶ l'emprunt ;
- ▶ la contribution des territoires à fort potentiel économique bénéficiant de nouvelles infrastructures, via une taxation des plus-values foncières ;
- ▶ la création d'une redevance sur les poids lourds ;
- ▶ l'augmentation du taux du versement transport (VT).

## **Assurer l'appropriation du SDRIF par les acteurs de l'aménagement**

La mise en œuvre efficace du SDRIF nécessite une appropriation de ses orientations par tous les acteurs de l'aménagement du territoire.

Le référentiel territorial, outil numérique de déclinaison territoriale des objectifs et orientations du SDRIF, sera un moyen permettant cette appropriation.

Elle suppose aussi l'élaboration et la large diffusion par la Région et l'État, notamment à destination des collectivités locales et des

maîtres d'œuvres, de guides d'application du SDRIF.

Ces guides seront de natures diverses :

- ▶ guides d'application du Schéma directeur ;
- ▶ guides techniques d'illustration et de bonnes pratiques pour la mise en œuvre des orientations du Schéma directeur ;
- ▶ guides d'application des politiques publiques : modalités de contractualisation, cahier des charges des appels à projets, subventions bonifiées, etc.

Un effort d'information et de formation des acteurs sera également entrepris par des actions de communication sur les orientations fondamentales du SDRIF, en lien avec les Conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement (CAUE), les agences d'urbanisme locales, les chambres consulaires, etc. Ces actions pourront prendre une forme variable : séminaires, conventions, chartes, etc.

Ces différentes initiatives d'information, de sensibilisation, de conseil, d'accompagnement des collectivités locales relèvent des missions centrales de l'Agence régionale de l'énergie et de l'environnement (ARENE). Elle contribuera ainsi à assurer l'appropriation du SDRIF par les acteurs de l'environnement.

Cet effort de pédagogie doit notamment permettre de poursuivre la dynamique engagée dans le cadre des rencontres de concertation organisées par la Région pour la révision du Schéma directeur, notamment à destination des associations ainsi que des Franciliennes et des Franciliens, qui ont montré leurs fortes attentes en ce sens. Ils seront également associés au suivi de la mise en œuvre du SDRIF.



# 5

## Le suivi et l'évaluation : une maîtrise de la mise en œuvre du projet

- 5.1 Un dispositif d'évaluation partenariale ..... p. 221
- 5.2 Une approche très large et des critères multiples ..... p. 221
- 5.3 Une démarche devant associer les Franciliennes et les Franciliens ..... p. 223



**C**onformément à l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme, « au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter du décret approuvant le schéma directeur de la région d'Île-de-France, la Région procède à une analyse de son application, notamment du point de vue de l'environnement ».

Au-delà de cette obligation légale, le suivi permanent et l'évaluation au moins décennale du SDRIF ont pour but d'éclairer les différents acteurs sur l'application effective des orientations du Schéma directeur et la validité dans la durée de ses principaux objectifs à une échelle régionale et infrarégionale, en tenant compte de l'approche par faisceaux.

Le suivi et l'évaluation doivent permettre aux différents acteurs de coordonner leurs approches de façon à produire une analyse partagée des processus à l'œuvre et des résultats obtenus.

Ils doivent permettre d'identifier les inflexions nécessaires pour adapter tant les objectifs territoriaux que les politiques sectorielles engagées par la puissance publique, voire d'engager une procédure de modification ou de révision du SDRIF.

Le dispositif de l'évaluation environnementale fait partie intégrante du dispositif de suivi et d'évaluation.

## 5.1 Un dispositif d'évaluation partenariale

Responsables politiques, agents des services et techniciens des diverses administrations, membres du CESR, représentants des établissements publics, membres des organismes consulaires et du monde des entreprises, syndicalistes et membres d'associations, enseignants et chercheurs, citoyens : la révision du SDRIF a mobilisé plusieurs milliers d'acteurs.

Afin que le suivi et l'évaluation soient partagés par le plus grand nombre des acteurs de l'aménagement, la Conférence territoriale régionale est tenue informée et débat de l'ensemble des travaux relatifs au suivi et à l'évaluation, de même que la Conférence interrégionale du Bassin parisien en ce qui concerne les différents aspects interrégionaux du SDRIF.

Le comité de pilotage associe le Préfet de région, le Président du Conseil régional et le Président du Conseil économique et social régional. Le comité de pilotage élargi comprend en outre les Présidents de Conseils généraux, le Président de l'Association des maires d'Île-de-France (AMIF), les Présidents des Chambres consulaires d'Île-de-France, ainsi qu'un représentant des établissements publics de coopération intercommunale. Ces comités pilotent le suivi permanent et l'évaluation décennale du SDRIF, susceptible d'être anticipée si des évolutions inattendues

ou alarmantes sont détectées. Ils fixent les modalités et les moyens nécessaires au suivi et à l'évaluation. Ils se réunissent au moins une fois par an approuvent un rapport annuel et préparent la conférence territoriale régionale. Le rapport annuel est présenté sous la forme d'une communication en séance plénière du Conseil Régional.

Le comité technique constitué pour la révision du SDRIF, réunissant les représentants des services de la Région et de l'IAU Île-de-France, des services de l'État, et du Conseil économique et social régional, assure la coordination de la démarche d'évaluation pour le compte du comité de pilotage. Il opère les choix en matière de questionnements, de méthode, d'outils (études, enquêtes, observatoires) et d'indicateurs. Ces choix doivent tenir compte des acquis des sciences humaines et des dernières découvertes scientifiques et techniques dans les différents domaines concernés, tout au long de la mise en œuvre du SDRIF.

Un comité d'évaluation garantit la méthode utilisée, la cohérence de la démarche et la fiabilité des résultats.

## 5.2 Une approche très large et des critères multiples

### ■ Approche large

La démarche de suivi et d'évaluation doit tenir compte des différentes fonctions du SDRIF :

- ▶ le SDRIF comme document d'urbanisme, devant se décliner dans les documents d'urbanisme locaux ;
- ▶ le SDRIF comme document-cadre des politiques sectorielles régionales (notamment spatialisées), devant se décliner dans les divers contrats (CPER, contrats régionaux, etc.) et plans sectoriels ;
- ▶ le SDRIF, plus largement encore, comme porteur de valeurs (comme la solidarité), de notions (comme la proximité), de notions (comme la densité humaine) devant être diffusés plus largement dans l'ensemble des politiques publiques, des pratiques professionnelles, voire des comportements individuels.

La démarche privilégie la dimension transversale et durable propre au SDRIF.

Une attention particulière est portée aux effets du SDRIF au-delà des frontières administratives régionales, dans le cadre du Bassin parisien et du Nord Ouest européen.

## ■ Critères d'évaluation et éléments de contexte

On distingue éléments de contexte, facteurs exogènes au schéma mais ayant une influence sur sa mise en œuvre, et critères d'évaluation concernant les grandes réalités que le SDRIF entend infléchir.

Les éléments de contexte doivent permettre d'observer les grandes réalités régionales auxquelles le SDRIF est susceptible de devoir s'adapter, par exemple : les évolutions démographiques ; les évolutions sociales ; les évolutions économiques et de l'emploi ; les évolutions environnementales, climatiques et énergétiques ; les évolutions des conditions économiques et sociales de production de l'habitat et des nouveaux quartiers urbains ; les évolutions des conditions techniques, économiques et sociétales de la mobilité ; les évolutions scientifiques ; les évolutions législatives et réglementaires.

Les critères d'évaluation doivent permettre d'identifier l'impact du SDRIF au regard de ses trois grands défis :

- ▶ favoriser l'égalité sociale et territoriale et améliorer la cohésion sociale : réduction des disparités sociales et territoriales, amélioration des conditions et du cadre de vie, résorption de la crise du logement, accroissement et rééquilibrage du parc social, réduction des inégalités dans l'accès aux transports collectifs ;
- ▶ anticiper et répondre aux mutations ou crises majeures : augmentation de la densité et de la compacité des espaces urbains

franciliens, augmentation de la part des transports collectifs dans les déplacements, réduction de la consommation et de la fragmentation des espaces ouverts (agricoles, boisés et naturels), limitation de l'érosion de la biodiversité ;

- ▶ développer une Île-de-France dynamique maintenant son rayonnement mondial : accroissement de l'attractivité, émergence de nouveaux pôles d'emploi, émergence de nouvelles filières participant à l'excellence francilienne et contribuant à la diversité des emplois (éco-filières, économie de la connaissance.

Le comité technique précise ces critères et détermine les outils et les indicateurs permettant de les cerner, comme cela est esquissé dans l'évaluation environnementale du SDRIF. Le SDRIF étant le document cadre des actions d'aménagement et de développement du territoire régional, ces choix devront être cohérents avec les dispositifs spécifiques développés dans les politiques ou plans sectoriels.

Il détermine pour chacun d'eux, la situation de référence et précise les évolutions attendues, à l'échelle régionale puis infra-régionale, avec une attention particulière pour les territoires concernés par la géographie stratégique et prioritaire. Pour ce faire, il s'appuie notamment sur le référentiel territorial du SDRIF, outil numérique de déclinaison territoriale des objectifs et orientations du SDRIF. Ces travaux peuvent s'appuyer sur les différents organismes et observatoires (programme d'observation de la consommation des espaces agricoles et naturels (OCEAN),

Observatoire régional du foncier, Réseau d'observation statistique de l'énergie (ROSE), Natureparif, Airparif, Bruitparif, Observatoire régional de la santé d'Île-de-France, Observatoire régional des déchets d'Île-de-France, Observatoire de l'équipement commercial d'Île-de-France, Observatoire de l'immobilier d'entreprise, Observatoire du logement social, etc.) existants ou à créer en Île-de-France, mais aussi pour certains à l'échelle du Bassin parisien, avec le souci de permettre les comparaisons nationales, européennes et internationales.

## 5.3 Une démarche devant associer les Franciliennes et les Franciliens

L'association des Franciliennes et des Franciliens est indispensable à l'appropriation effective du projet régional que constitue le SDRIF, largement fonction des enjeux d'usages individuels et collectifs (habitat, mobilité, activité, loisirs, etc.). Elle est donc indispensable également à son suivi et à son évaluation. Les dispositifs utilisés ou construits à l'occasion de la concertation engagée pour la révision du SDRIF seront sollicités et, le cas échéant, affinés pour son suivi : « baromètre » de l'opinion francilienne, sondages, enquêtes auprès des Franciliennes

et Franciliens, panels, débats consultatifs, conférences citoyennes. D'autres dispositifs pourront, le cas échéant, être utilisés. Ceci répond à une volonté forte, émanant des citoyens concertés par la Région dans le cadre de la révision du SDRIF. Enfin, le Conseil régional informera et sollicitera pour avis sur les données résultant du suivi du SDRIF les différentes instances de « démocratie participative » existantes ou à créer : Conseil régional des jeunes, Conseil régional des citoyennes et des citoyens handicapés, etc. Un dispositif d'information et de réflexion à destination des lycéens pourrait être élaboré. Cette évaluation liée aux nouvelles formes de planification doit permettre aussi de faire vivre le SDRIF en associant à sa mise en œuvre les partenaires qui ont largement contribué à sa révision.



# Le suivi et l'évaluation : une maîtrise de la mise en œuvre du projet **5**

> *Une démarche devant associer les Franciliens et les Franciliennes*

**5.3**

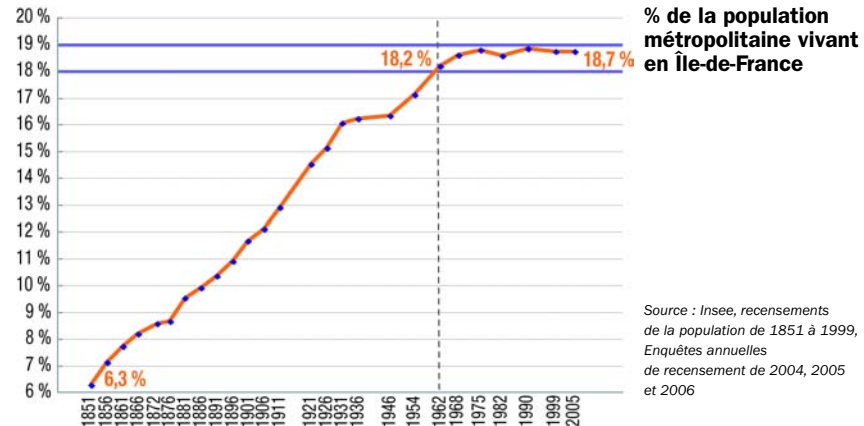
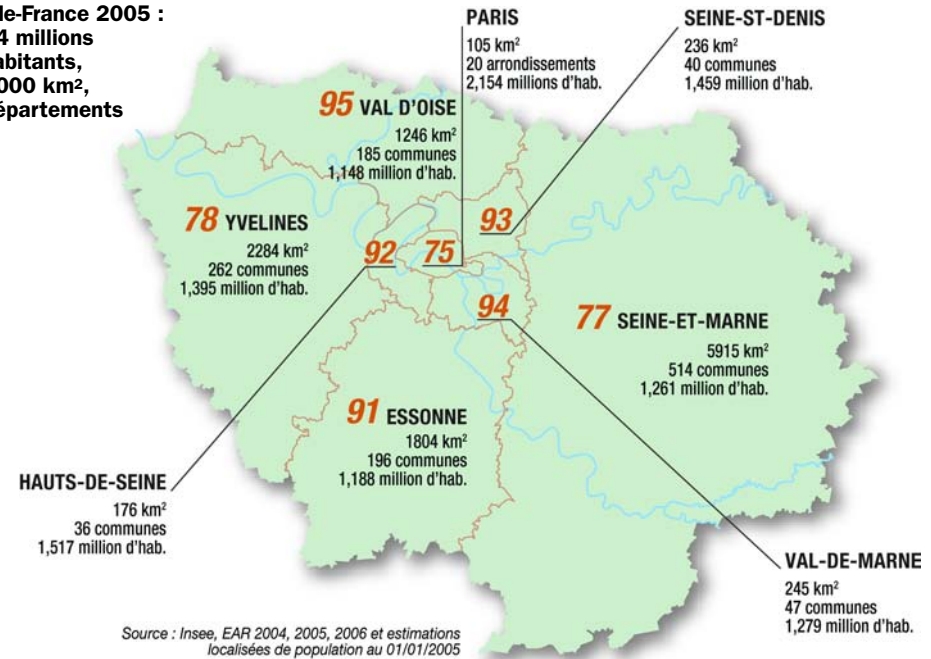




## L'ÎLE-DE-FRANCE EN FRANCE MÉTROPOLITAINE

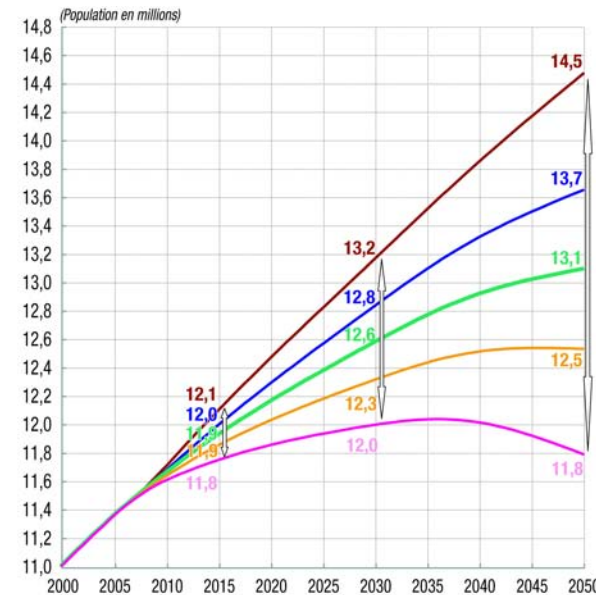
- ▶ 2 % du territoire métropolitain [1]
- ▶ 4 % des maisons individuelles mises en chantier [2]
- ▶ 9 % des ménages vivant en maison individuelle [3]
- ▶ 9 % des logements (individuels et collectifs) mis en chantier [2]
- ▶ 9 % des émissions nationales de CO<sub>2</sub> [4]
- ▶ 15 % des propriétaires de leur logement [3]
- ▶ 16 % des logements collectifs mis en chantier [2]
- ▶ 17 % du parc de logements [3]
- ▶ 19 % de la population [5]
- ▶ 21 % des chômeurs [6]
- ▶ 21 % des bénéficiaires du RMI [7]
- ▶ 21 % de la valeur ajoutée industrielle [8]
- ▶ 22 % des emplois publics comme privés [9]
- ▶ 23 % du revenu disponible brut des ménages (y.c. transferts sociaux et fiscaux) [10]
- ▶ 27 % des étudiants [11]
- ▶ 28 % du parc HLM [12]
- ▶ 29 % du produit intérieur brut [13]
- ▶ 31 % des ménages vivant en appartement [3]
- ▶ 34 % des effectifs de 3<sup>ème</sup> cycle [14], dont un sur cinq est un étudiant étranger [15]
- ▶ 37 % des cadres et professions intellectuelles supérieures [16]
- ▶ 38 % des sièges sociaux implantés en France [15]
- ▶ 40 % des personnes de nationalité étrangère comme des immigrés [17] [18]
- ▶ 40 % des effectifs de Recherche & Développement [19]
- ▶ 46 % des établissements dont le siège social est situé à l'étranger [12]
- ▶ 47 % des cas de tuberculose déclarés [20]
- ▶ 50 % des emplois supérieurs français [9]
- ▶ 70 % des cas de plombémies (intoxications dues au plomb) [21]

**Île-de-France 2005 :**  
**11,4 millions**  
**d'habitants,**  
**12 000 km<sup>2</sup>,**  
**8 départements**

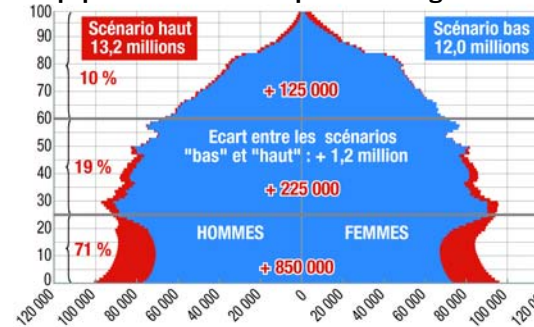


**POPULATION**

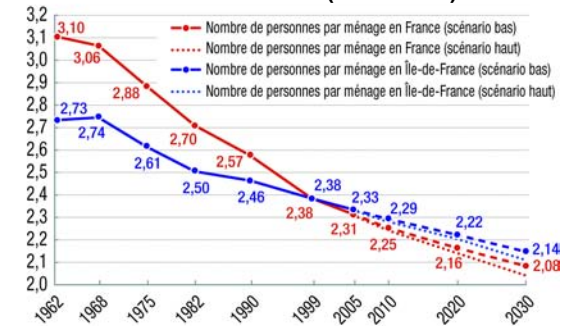
- ▶ 11,4 millions de Franciliens, et une croissance relative comparable à celle des autres régions métropolitaines depuis 1962 [22] [23]
- ▶ Une croissance démographique de plus de 400 000 personnes entre 1999 et 2005 alimentée par :
  - un excédent naturel élevé (173 000 naissances en moyenne par an depuis 1999 pour 74 000 décès)
  - un déficit migratoire prononcé avec les autres régions métropolitaines (- 70 000 par an depuis 1999)
  - des échanges migratoires positifs avec le reste du monde (+ 35 000 par an depuis 1999) [23] [24] [25]
- ▶ Une population plus jeune que celle des autres régions (84 % a moins de 60 ans contre 78 % ailleurs en France) en raison de sa fécondité, parmi les plus élevées d'Europe, et de ses échanges migratoires, avec des arrivées permanentes de jeunes actifs et des départs nets de familles avec enfants et de retraités [24] [25] [26]
- ▶ Les dernières simulations de l'Insee, publiées en juillet 2006, font en effet état d'une population métropolitaine comprise entre 64,1 et 70,4 millions d'habitants en 2030, et entre 63,0 et 77,3 millions d'habitants en 2050. [26b]
- ▶ Si le poids démographique de l'Île-de-France en France métropolitaine continue de rester stable, comme depuis plus de 40 ans (18,7 % en 2005), la population francilienne devrait augmenter en volume dans la totalité des scénarios à l'horizon 2030. Elle serait comprise entre 12,0 et 13,2 millions d'habitants, soit une croissance de l'ordre de 0,6 à 1,8 million de Franciliens en plus par rapport à 2005, selon l'évolution de la fécondité et du solde migratoire qu'entretiendra la France en général et l'Île-de-France en particulier avec le reste du monde. L'incertitude s'accroît à l'horizon 2050 et traduit celle qui entoure l'évolution de la population métropolitaine dans son ensemble. [26b][26c]
- ▶ Des simulations plus détaillées, par sexe et âge, permettent de préciser la nature de l'incertitude qui entoure le volume de la population francilienne à terme. Ces simulations montrent que l'incertitude porte pour une large part (71 % à l'horizon 2030) sur les moins de 25 ans, c'est-à-dire sur les enfants qui naîtront entre 2005 et 2030, en raison de l'incertitude qui entoure l'évolution de la fécondité (entre 1,7 et 2,1 enfants par femme). Ceci signifie aussi que l'incertitude sur le nombre de ménages à loger d'ici 2030 est beaucoup plus limitée que ne le laisse supposer l'incertitude sur le volume de la population francilienne, puisque ces enfants à naître n'arriveront à l'âge de former un ménage indépendant qu'après 2030 pour la plupart. [26c]
- ▶ Si la fécondité reste stable comme l'envisage l'Insee dans son scénario central, la taille moyenne des ménages passerait en France métropolitaine de 2,31 à 2,08 ou 2,04 personnes par ménage entre 2005 et 2030, selon le scénario retenu en matière d'évolution des modes de cohabitation, et de 2,33 à 2,14 ou 2,11 personnes par ménage en Île-de-France sur la base d'hypothèses d'évolution des modes de cohabitation similaires à celles retenues pour la France métropolitaine. [26c] [26e]



**La population francilienne par sexe et âge - 2030**



**Le nombre de personnes par ménage en France et en Île-de-France (1962-2030)**



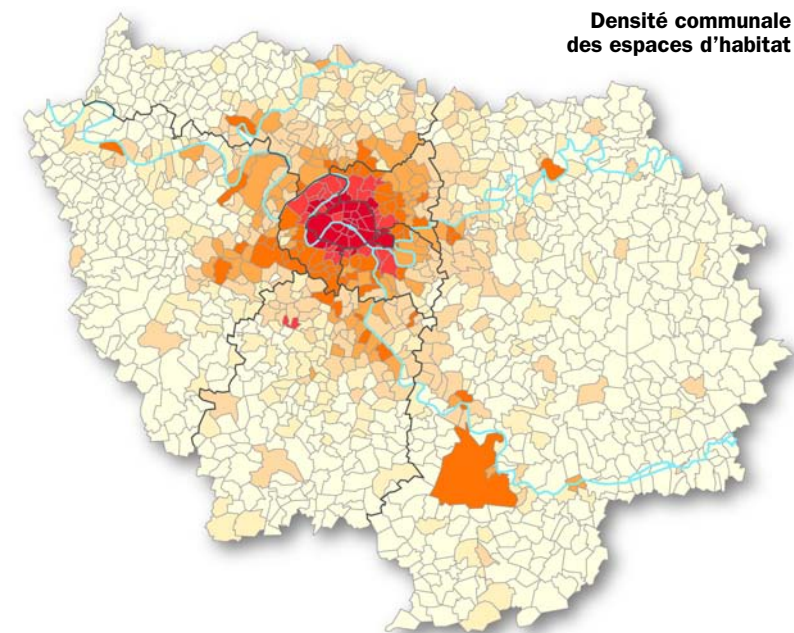
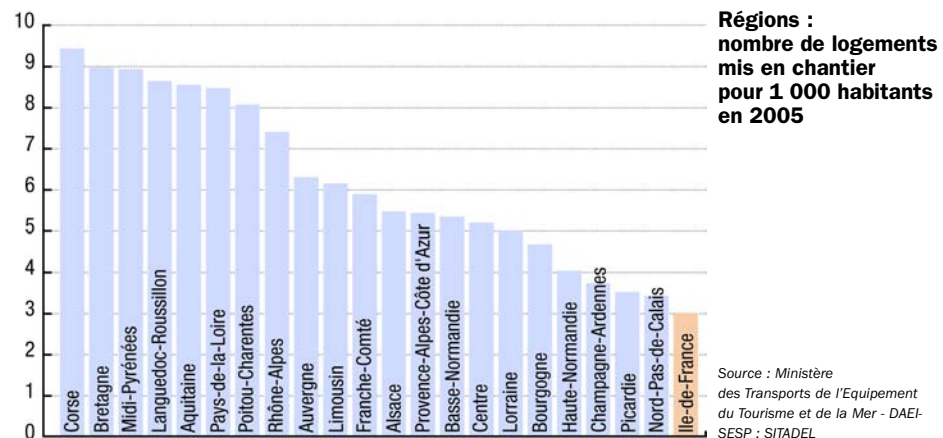
Sources : Insee, Recensements de la population de 1962 à 1999, Enquêtes Annuelles de Recensement de 2004 et 2005 - Groupe d'experts « Démographie » laurif, Insee, Dreif - Actualisation laurif d'après [26b][26d][26e]

## LOGEMENT ET CONSTRUCTION

- ▶ 5,3 millions de logements, dont 9 % de résidences secondaires, de logements occasionnels ou vacants, soit la plus faible proportion de ces trente dernières années [22]
- ▶ 4,8 millions de ménages : les 3/4 vivent en appartement ; 49 % sont propriétaires [27]
- ▶ Un parc locatif social dans lequel vit 1/4 des ménages franciliens [12]
- ▶ Environ 50 000 nouveaux ménages par an depuis 1999 [27]
- ▶ Un marché immobilier tendu qui présente de nombreux dysfonctionnements :
  - des prix de l'immobilier au m<sup>2</sup> qui progressent deux fois plus rapidement (+ 155 % entre 1984 et 2002) que le revenu des ménages (+ 67 %) [28]
  - une construction neuve insuffisante qui rejoint le niveau le plus bas du début des années soixante : à peine 37 000 logements neufs ont été mis en chantier chaque année entre 1994 et 2005, moins de 33 000 depuis 2002, quand le SDRIF de 1994 en visait 53 000 par an. Ceci place l'Île-de-France en dernière position pour le nombre de logements construits par habitant, avec seulement 3,1 logements neufs pour 1 000 habitants mis en chantier en 2005, quand ailleurs en France la moyenne est de 6,5 [2] [5] [29]
  - un parc social très inégalement réparti (50 communes concentrent à elles seules 50 % de l'offre) et insuffisant (370 000 demandeurs de logements sociaux inscrits pour près de 100 000 attributions par an) [30] [31]
- ▶ Une construction de logements sociaux neufs atone, tant en locatif (9 400 logements par an financés entre 2003 et 2005, hors ANRU) qu'en accession (4 100 NPTZ en 2005) et une production de logements locatifs sociaux par acquisition-amélioration qui reste faible mais progresse (5 000 en 2005) [32] [33]

## DISPARITÉS SOCIALES, TERRITORIALES ET ENVIRONNEMENTALES

- ▶ 72 % de ménages fiscaux imposés (57 % ailleurs en France) [24]
- ▶ Un revenu annuel médian déclaré par unité de consommation (UC) élevé (au moins 18 600 € en 2003), supérieur de 25 % à celui des autres régions de métropole (au moins 14 900 €), qui masque de profondes inégalités, souvent cumulatives et qui se creusent, entre Franciliens et entre territoires [24]
- ▶ Un revenu disponible moyen qui progresse plus lentement qu'ailleurs (+6,6 % entre 1996 et 2004 en euros constants contre +10,4 % en moyenne en métropole) [34]
- ▶ L'ampleur du revenu médian déclaré et des inégalités observées tiennent à la présence de ménages à très hauts revenus en Île-de-France. En 2003, les 10 % de Franciliens les plus aisés vivent dans des ménages déclarant un revenu par UC supérieur à 40 400 €, soit 39 % de plus qu'ailleurs en métropole [24]
- ▶ La richesse moyenne des Franciliens occulte une réalité difficile à vivre pour beaucoup et en particulier pour les 10 % de ménages les plus modestes qui vivent en Île-de-France avec un revenu annuel 7 fois plus faible que le seuil des hauts revenus franciliens [24]
- ▶ Le taux de pauvreté a augmenté de 22 % depuis 1996 alors qu'il diminuait de 14 % en France. En 2004, 10 % des Franciliens disposent de revenus inférieurs au seuil de pauvreté (moins de 60 % du revenu médian) dont 450 000 enfants ou jeunes de moins de 20 ans (contre 11,7 % en France) [34] [35] [36]

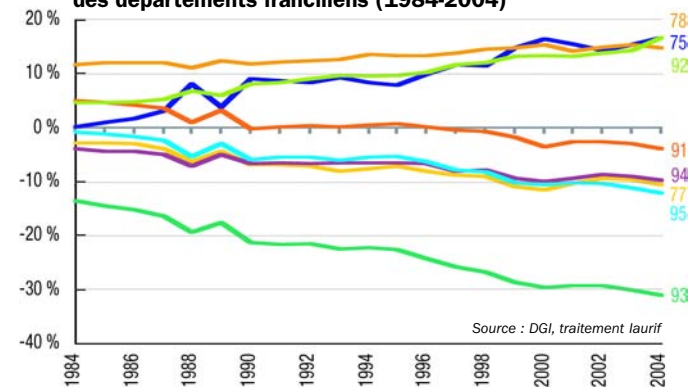


- ▶ Les ménages pauvres franciliens consacrent une part croissante de leurs revenus au logement (40 % en 2002 contre 26 % en 1988). Les aides au logement ne limitent qu'en partie cette hausse en Île-de-France, contrairement à ce qui s'observe ailleurs en France [12]
- ▶ La géographie des ménages à haut revenu et à bas revenu témoigne d'une polarisation sociale accrue du territoire régional à tous les échelons (départements, communes, quartiers). Un seul exemple, le revenu moyen après impôt des foyers fiscaux de Seine-Saint-Denis a diminué de 3,5 % en euros constants entre 1984 et 2004, tandis qu'il augmentait de 21 % en Île-de-France et de 41 % à Paris. Les foyers fiscaux parisiens déclarent un revenu après impôt supérieur de 69 % à celui des foyers de Seine-Saint-Denis en 2004 quand l'écart n'était que de 16 % en 1984 [35]
- ▶ L'inscription territoriale des inégalités sociales est renforcée par des inégalités fortes dans les ressources fiscales des communes : les écarts de potentiel fiscal par habitant varient de 1 à 7,5 entre communes et de 1 à 2,5 entre établissements publics de coopération intercommunale [37] [38]
- ▶ Les inégalités sociales et fiscales se cumulent, dans certains secteurs, avec des inégalités environnementales :
  - des carences en espaces verts dans le cœur de l'agglomération où 60 % des communes de Paris et de proche couronne comptent moins de 10 m<sup>2</sup> d'espace vert public par habitant, particulièrement au nord et au nord-est [39]
  - 281 000 Franciliens concernés par les plans de gênes sonores des aéroports d'Orly et de Charles-de-Gaulle en 2004 et 2,34 millions de Franciliens sont survolés à moins de 3 000 m en 2005 [40]
  - 1 Francilien sur 10 serait concerné en journée par des bruits routiers dépassant 70 décibels [41]
  - 39 % des ménages franciliens se déclarent gênés par le bruit durant la journée et 24 % la nuit [12]
  - 3 millions de Franciliens sont exposés à un dépassement de l'objectif de qualité annuel en matière de dioxyde d'azote, en 2004, en situation météorologique moyenne [42]

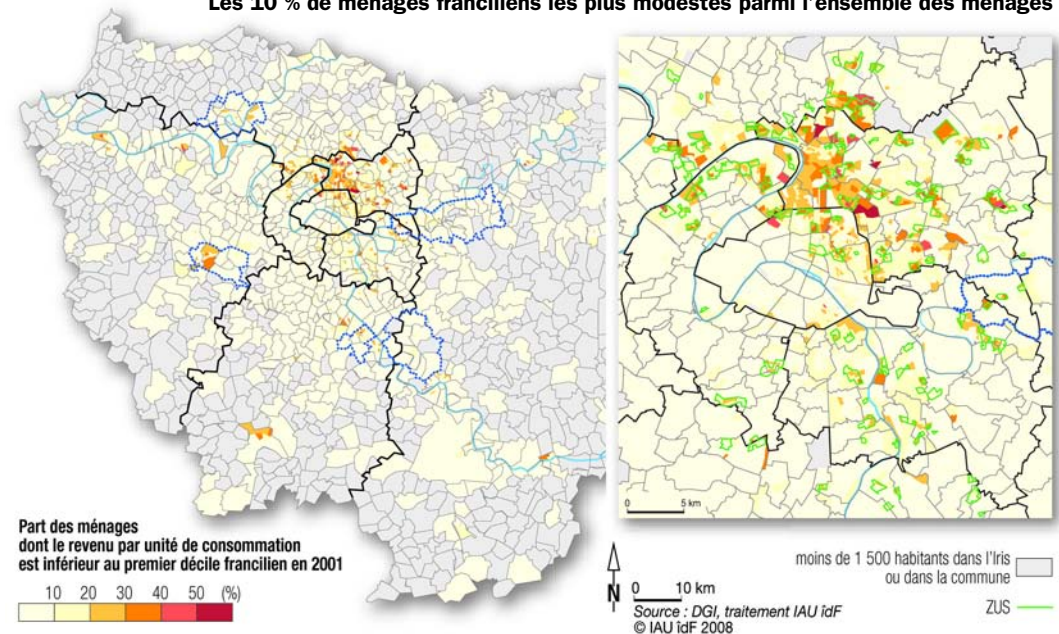
### ÉQUIPEMENTS

- ▶ Un territoire régional bien maillé par un réseau de 468 lycées publics accueillant 404 000 lycéens et de 214 lycées privés sous contrat accueillant 83 000 lycéens [65]
- ▶ Plus de 900 établissements et structures d'enseignement supérieur, dont près de 300 lycées proposant des enseignements post-baccalauréat accueillent au total 600 000 inscrits. Les 16 universités de la région rassemblent 360 000 étudiants, sur des implantations très dispersées géographiquement (près de 200 sites) [65] [66] [67]
- ▶ Environ 36 000 places en résidences pour étudiants [67]
- ▶ Une offre hospitalière composée avec 47 000 lits ou places en hospitalisation de court séjour ; 15 000 lits ou places en soins de suite et de réadaptation (moyen séjour) et 13 000 lits ou places en psychiatrie [68]
- ▶ Avec 250 établissements pour enfants handicapés offrant un peu plus de 18 000 lits ou places et avec 1 300 établissements pour adultes handicapés offrant environ 27 000

**Ecart au revenu régional moyen après impôts des départements franciliens (1984-2004)**



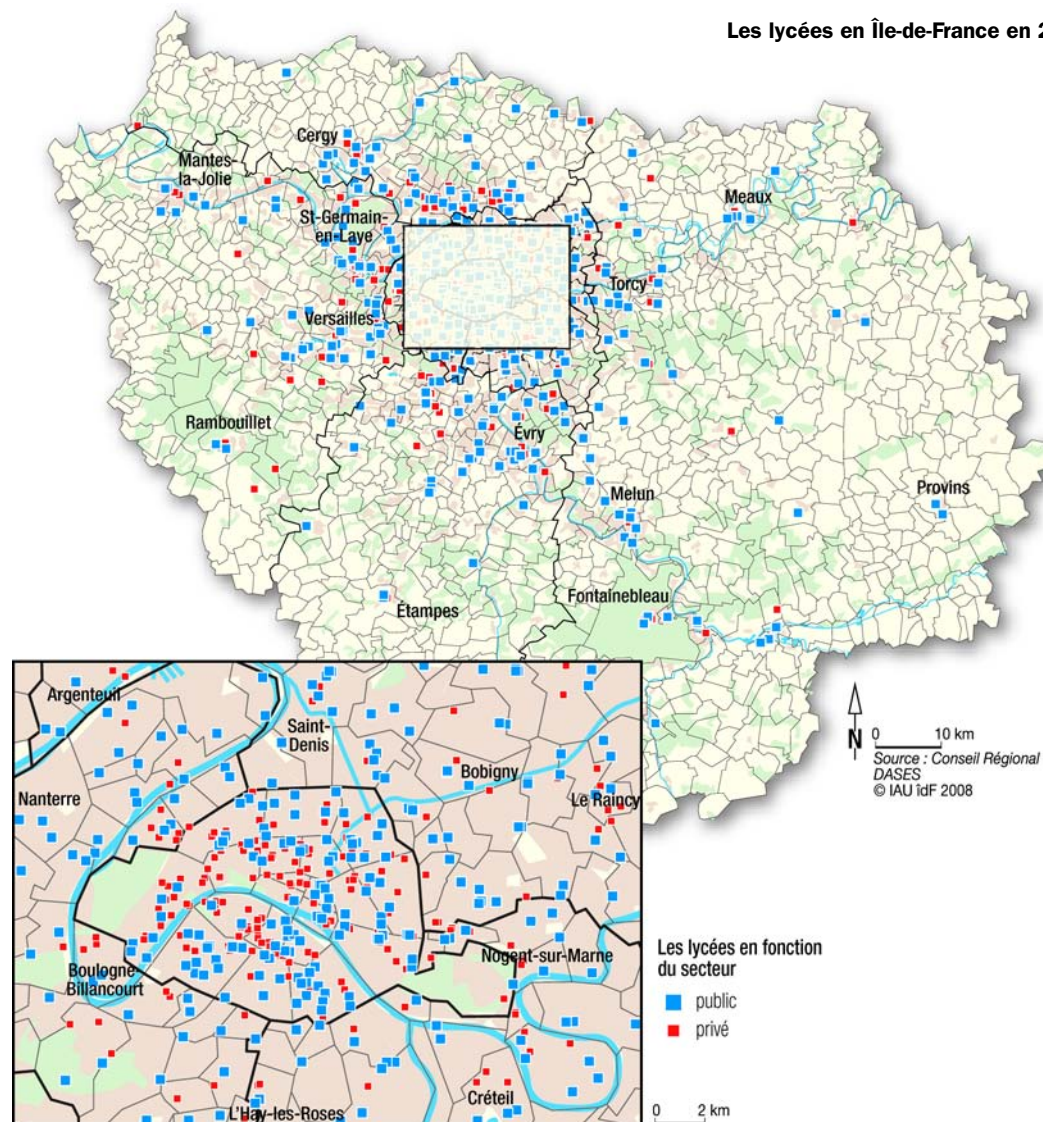
**Les 10 % de ménages franciliens les plus modestes parmi l'ensemble des ménages**



places, le taux d'équipement francilien figure parmi les plus faibles de toutes les régions métropolitaines [68]

- ▶ 74 000 bénéficiaires de l'Allocation Personnalisée d'Autonomie, 86 000 places en structures d'accueil pour personnes âgées, dont environ 47 000 sont médicalisées et peuvent accueillir des personnes âgées dépendantes, soit un taux d'équipement moyen de 74 lits médicalisés pour 1 000 franciliens âgés de 75 ans ou plus. Ce taux d'équipement varie du simple au double entre d'une part Paris et la Seine-Saint-Denis (respectivement 47 et 48 lits médicalisés pour 1 000 personnes de 75 ans ou plus) et d'autre part la grande couronne (entre 95 et 124 lits médicalisés pour 1 000 personnes âgées de 75 ans ou plus respectivement dans le Val-d'Oise et la Seine-et-Marne) [68] [69]
- ▶ Une offre commerciale abondante inégalement répartie sur le territoire. Les grandes surfaces (> 300m<sup>2</sup> de surface de vente) totalisent 7 millions de m<sup>2</sup> en 2003, 1/3 dans l'alimentaire et 2/3 dans le non alimentaire et sont implantées pour plus de la moitié des surfaces en grande couronne (57 %) [70]
- ▶ Concernant le petit commerce, on dénombre environ 73 000 unités en IDF localisées pour 40 % à Paris [70]
- ▶ Chaque année en moyenne, environ 360 000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales sont autorisées cela représente environ 5 % du parc actuel de grandes surfaces [71]
- ▶ 310 cinémas, près de 1 000 salles et 210 000 fauteuils répartis dans 212 communes et arrondissements [72]
- ▶ une offre de musées et sites très importante et connue, mais inégalement répartie sur le territoire francilien : 31 sites ont connu une fréquentation supérieure à 300 000 visiteurs en 2005, mais seulement sept sont à l'extérieur de Paris. Sur ces sept sites, seuls deux dépassent le million de visiteurs (Versailles et Disneyland Resort® Paris), contre une dizaine à Paris [73]
- ▶ 4 millions de Franciliens qui pratiquent régulièrement du sport et 2,2 millions de licenciés recensés auprès de 21 000 associations sportives [74] [75]
- ▶ 1 330 sportifs de haut niveau soit 20 % des sportifs de haut niveau Français. Un taux d'installations sportives très en dessous de la moyenne nationale avec 19 équipements sportifs (hors sport de nature) pour 10 000 Franciliens contre 41 en France [76]
- ▶ 11 bases de plein air et de loisirs régionales couvrant 2 930 ha [77]
- ▶ 600 stations d'épuration dont 4 dans le cœur de l'agglomération représentant 74 % de la capacité d'épuration régionale [78]
- ▶ Près de 130 installations pour le traitement des déchets (centres de tri, plate-formes de compostage, incinérateurs, centres d'enfouissement, ...) et environ 150 déchetteries [79]

## Les lycées en Île-de-France en 2005





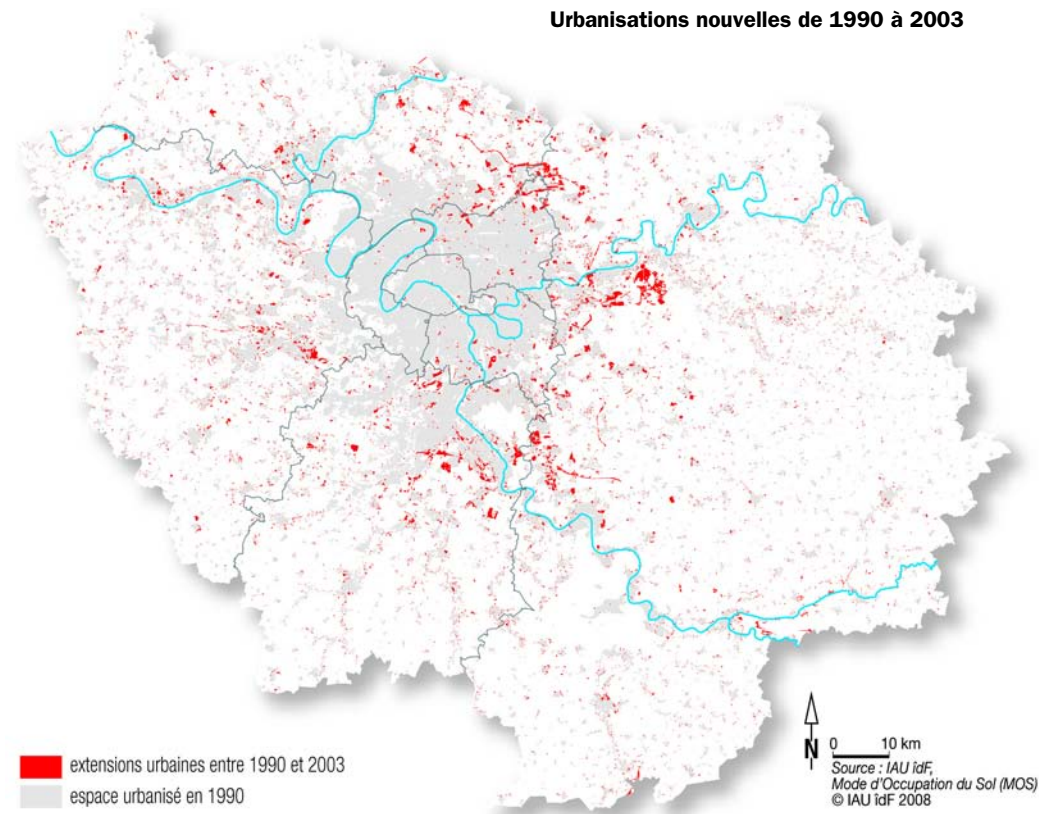
### OCCUPATION DU SOL, PATRIMOINE ET RESSOURCES NATURELLES

- ▶ 85 % d'espaces ni bâtis ni imperméabilisés : 51 % d'espaces agricoles, 24 % d'espaces boisés, 5 % d'autres milieux naturels et 5 % de parcs et jardins [80]
- ▶ 15 % d'espaces bâtis : 9 % dédié à l'habitat et 6 % aux activités et aux équipements [80]
- ▶ De 1993 à 2004, l'artificialisation des sols progresse près de deux fois moins vite en Île-de-France (+ 9,5 %) que dans le reste du territoire national (+ 17,9 %), pour des évolutions de population du même ordre (respectivement + 4,6 % et + 5,3 %) [81]
- ▶ Une tendance récente, mais encore insuffisante eu égard à la faible croissance, à la diminution de la consommation d'espaces ouverts par l'urbanisation nouvelle : 1 400 ha/an entre 1999 et 2003, contre 2200 ha/an entre 1990 et 2003 [80]
- ▶ L'Île-de-France est riche d'une grande diversité biologique avec autant d'espèces végétales que l'ensemble du Royaume-Uni, la moitié des espèces de mammifères et plus de la moitié des espèces d'oiseaux connus en France qui sont présentes en Île-de-France. Mais elle régresse : 75 à 90 % des populations d'insectes à Paris et en proche couronne ont disparu depuis le début du 20<sup>ème</sup> siècle [82]
- ▶ 34 sites Natura 2000 couvrant près de 130 000 hectares de milieux naturels ; plus de 700 sites d'intérêt écologique répertoriés [83]
- ▶ 30 % du territoire régional soumis à des exigences de préservation du patrimoine bâti ou paysager [83] [84]
- ▶ 4 parcs naturels régionaux, dont un parc interregional [55]
- ▶ 87 000 ha de forêts publiques recevant 8,2 millions de visiteurs par mois [55] [85]
- ▶ Plus de 4 000 monuments historiques protégés, dont près d'un tiers sont classés, et 43 zones de protection du patrimoine architecturale, urbain et paysagé [84]
- ▶ 271 bourgs et villages de caractère et 43 petites villes au patrimoine urbain de qualité [86]

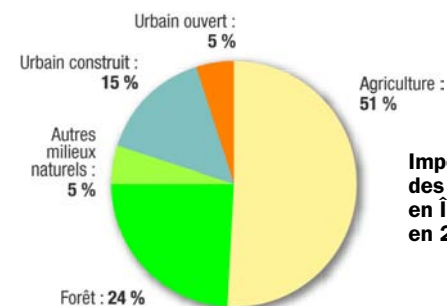
### PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES ET RISQUES NATURELS

- ▶ 6 tonnes d'équivalent CO2 émis par an et par Francilien (contre 11 en moyenne nationale) [87]
- ▶ Une consommation énergétique par habitant inférieure de 20 % à la moyenne nationale mais en croissance plus soutenue [88] ;
- ▶ Une intensité énergétique (rapport entre la consommation d'énergie et le PIB) inférieure de 45 % à la moyenne nationale [88]
- ▶ Première région française pour l'utilisation de la géothermie profonde (157 000 logements concernés sur 300 000 en France) [89]
- ▶ Première région française productrice d'électricité par cogénération (17,2 % de la production nationale) [90]
- ▶ Près de 40 millions de tonnes de déchets produits chaque année. Un Francilien produit 436 kg d'ordures ménagères en 2004 (contre 353 en moyenne nationale) [79]
- ▶ Une consommation domestique d'eau par Francilien en baisse (- 3 % entre 1998 et 2001), de l'ordre de 150 l/j en 2001 ; un volume d'eau total distribué de 786 millions de m<sup>3</sup> en 2001 [91]
- ▶ 77 % des points de prélèvements en eaux superficielles et 58 % des points de

Urbanisations nouvelles de 1990 à 2003



- extensions urbaines entre 1990 et 2003
- espace urbanisé en 1990



Importance des espaces ouverts en Île-de-France en 2003

Source : laurif, Mode d'Occupation du Sol (MOS)

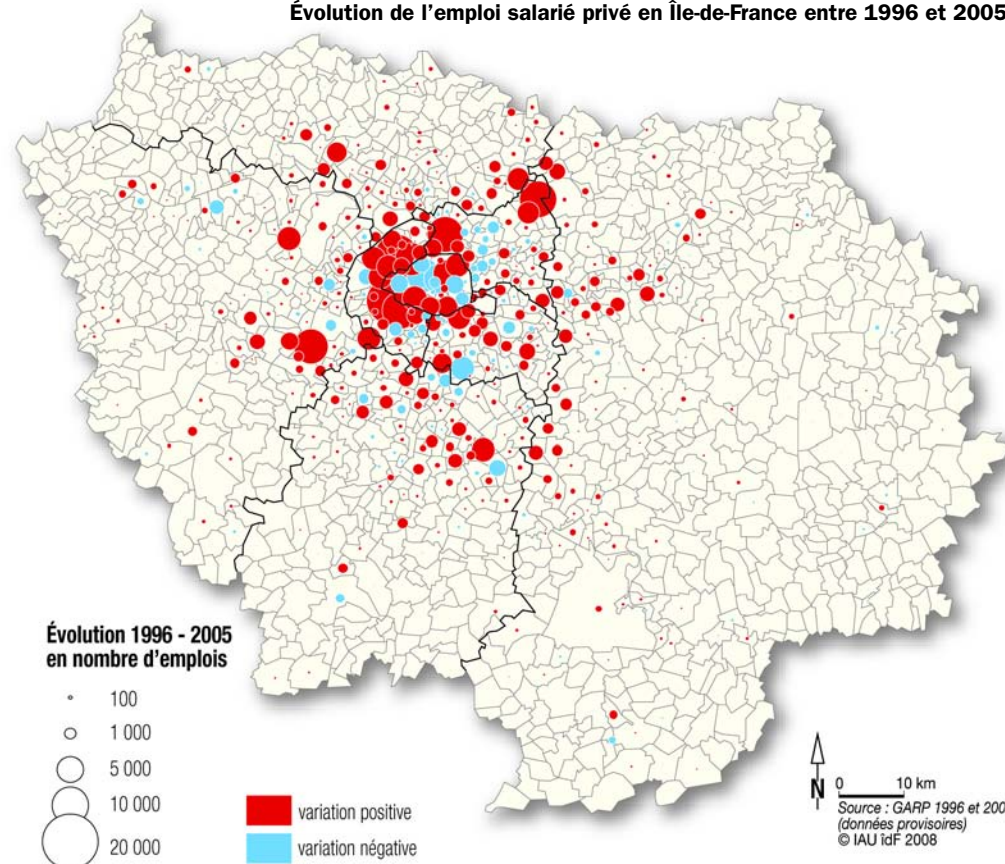
prélèvement en eaux souterraines sont de qualité moyenne à mauvaise [92]

- ▶ Une activité du bâtiment et des travaux publics consommant environ 30 millions de tonnes de granulats par an, dont 45 % sont importées des régions voisines et dont 15 % sont issues de matériaux recyclés (contre 2 % au niveau national). Une consommation de matériaux de construction par Francilien moitié moindre que la moyenne nationale [93]
- ▶ 54 % des boues urbaines épandues hors du territoire régional [94]
- ▶ La quasi-totalité des communes franciliennes sont soumises à risque naturel (inondation, carrières souterraines, retrait-gonflement des argiles) [95]
- ▶ 896 000 habitants situés en zone inondable (sous la ligne des plus hautes eaux connues) [96]
- ▶ Le coût d'une crue de la Seine équivalente à celle de 1910 est estimé entre 10 et 12 milliards d'euros (coûts directs) [96]
- ▶ 81 établissements industriels à risques (dépôts d'hydrocarbures, fabrication d'engrais, industrie chimique, entrepôts logistiques...) [97]
- ▶ Entre 1989 et 2002, 55 communes ont connu un ruissellement catastrophique une année sur trois, entraînant coulées de boue ou débordements de réseau [98]

## EMPLOIS, ACTIVITÉS

- ▶ 5,35 millions d'emplois dont 3,94 millions d'emplois salariés du secteur privé [24] [43]
- ▶ 83 % des emplois franciliens relèvent d'activités tertiaires (73 % en France) [43]
- ▶ 47 % des emplois sont situés dans deux départements (Paris et les Hauts-de-Seine) contre 54 % en 1982 [24] [44]
- ▶ 4,97 millions d'actifs franciliens occupés [45]
- ▶ 440 000 demandeurs d'emploi (catégorie 1) et un taux de chômage (8,2 %) proche de la moyenne métropolitaine (8,8 %) qui varie de 6,3 % dans les Yvelines et en Essonne à 11,7 % en Seine-Saint-Denis au 3<sup>ème</sup> trimestre 2006 [44] [46]
- ▶ 26 % des actifs franciliens sont des cadres ou des professions intellectuelles supérieures (15 % en France) tandis que 16 % sont des ouvriers (24 % en France) [45] [47] [48]
- ▶ Un parc de bureaux de 48 millions de m<sup>2</sup> qui accueille 42 % des emplois de la région, qui a doublé au cours des 25 dernières années [49]
- ▶ Première région d'accueil en Europe de sièges des 500 plus grands groupes mondiaux, mais au deuxième rang, loin derrière Londres, pour les implantations récentes (2001-2005) [50] [51]
- ▶ Premier rang européen en termes de dépôts de brevets [52]
- ▶ 1 200 zones d'activité occupant 23 000 hectares [53]
- ▶ 615 000 m<sup>2</sup> de surfaces brutes d'exposition et quelques centres de congrès de rang mondial qui attirent 11,3 millions de visiteurs d'affaires par an et qui font de l'Île-de-France la première place mondiale en matière de rencontres professionnelles [54]
- ▶ 1<sup>ère</sup> destination touristique mondiale avec 2500 hôtels, 151 000 chambres et plus de 61 millions de nuitées [55]
- ▶ Près de la moitié du territoire régional valorisé par 6 540 exploitations agricoles, principalement en grandes cultures avec des résultats économiques supérieurs de 30 % à la moyenne régionale (produit en euros par unité de travail agricole). Disparitions des 3/4 des exploitations maraîchères en 30 ans [56].

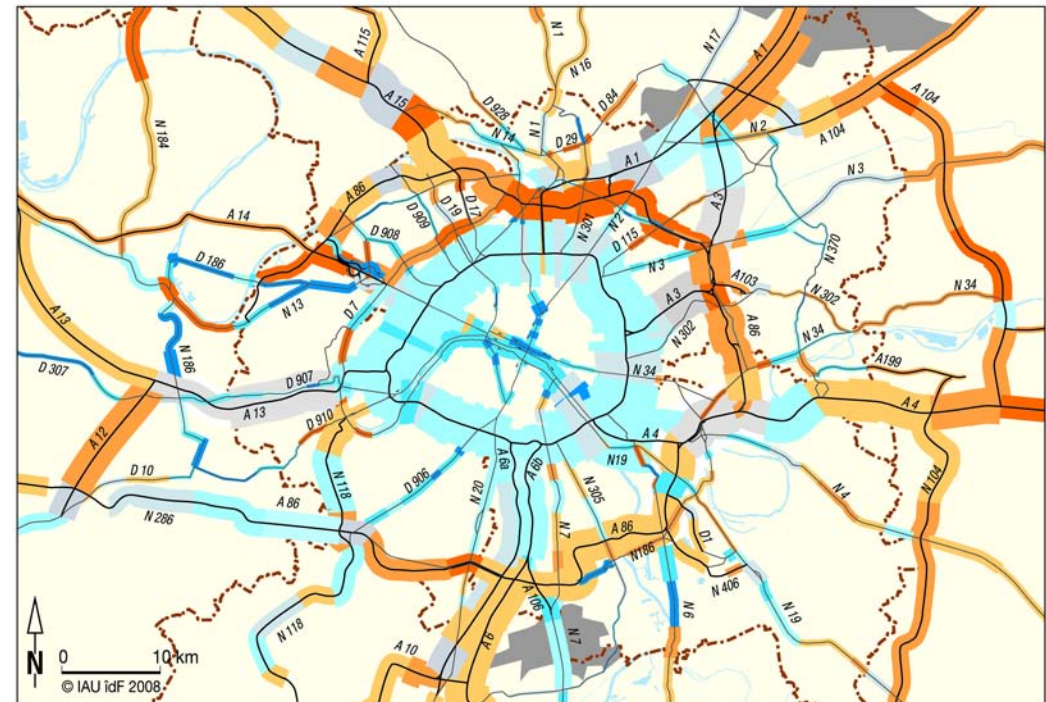
## Évolution de l'emploi salarié privé en Île-de-France entre 1996 et 2005



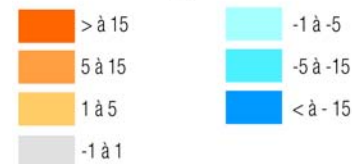
### RÉSEAUX DE TRANSPORTS, MOBILITÉ DES PERSONNES, FRET

- ▶ 854 km de voies rapides, dont trois niveaux de rocade, pour 9 900 km de routes nationales ou départementales [1]
- ▶ Une croissance forte des trafics routiers sur les deux rocades A86 et la Francilienne (jusqu'à + 50 % entre 2000 et 2005 pour la section nord-est de l'A86), sur les radiales autoroutières extérieures à la Francilienne mais une tendance à la baisse ou à la stabilité à l'intérieur de l'A86, ainsi que de manière ponctuelle sur la voirie locale environnant les pôles urbains importants de la proche couronne [57]
- ▶ 1 411 km de lignes de chemin de fer (RATP et SNCF), essentiellement radiales, desservant 443 stations ou gares assurant 1 077 millions de voyages par an [58] [59]
- ▶ 211 km de lignes de métro, maillées uniquement dans Paris, qui desservent 381 arrêts distribués dans 297 stations et assurent 1 373 millions de voyages par an [58] [59]
- ▶ 36 km de lignes de transports collectifs en site propre de surface avec 62 millions de voyages par an [58] [59]
- ▶ Une place prééminente dans l'aérien : Aéroport de Paris 2<sup>ème</sup> plateforme aéroportuaire d'Europe pour le trafic total et 2<sup>ème</sup> mondial pour le trafic international (740 000 mouvements d'avions et 79 millions de passagers) [60]
- ▶ Un fret fluvial important : le Port Autonome de Paris, avec 70 ports et 22 millions de tonnes par an est le deuxième port fluvial en Europe en tonnage après Duisbourg [61]
- ▶ Un nombre quotidien de déplacements par personne (3,5) constant depuis 1976 [62]
- ▶ Une stabilisation de la distance moyenne parcourue entre 1991 et 2001 qui masque une croissance des distances des déplacements liés au travail (6 km en moyenne en 1976, 9 km en 2001) [62]
- ▶ Une mobilité dominée par la voiture (44 %) mais dont la progression s'est ralentie [62]
- ▶ Des déplacements pour motifs privés (loisirs, achats...) dépassant en nombre les déplacements pour motifs « obligés » (domicile-travail...), ces derniers restant majoritaires en termes de distances parcourues [63]
- ▶ De moins en moins de déplacements vers Paris et de plus en plus de déplacements à l'extérieur de Paris (70 %) dont une partie significative reste orientée de manière radiale [62]
- ▶ en grande couronne, moins de 8 % des déplacements des habitants ont encore un lien avec Paris ; les déplacements se développent à l'intérieur de « bassins de vie » [62]
- ▶ Un trafic 286 Mt de marchandises généré par an par l'Île-de-France en 2003, soit 12 % des trafics France entière, dont 1/3 de granulats, dont 50 % reste interne à la région, acheminé à 85 % par la route, 4,5 % par le fer et 5 % par la voie d'eau [64]
- ▶ un transit pur passant par l'Île-de-France (pas de rupture de charge en Île-de-France) de 80 Mt [64]

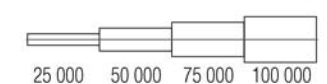
### Évolution des trafics routiers au cœur de l'agglomération entre 1998-2002 (2000-2003 pour Paris)



#### Taux d'évolution (%)

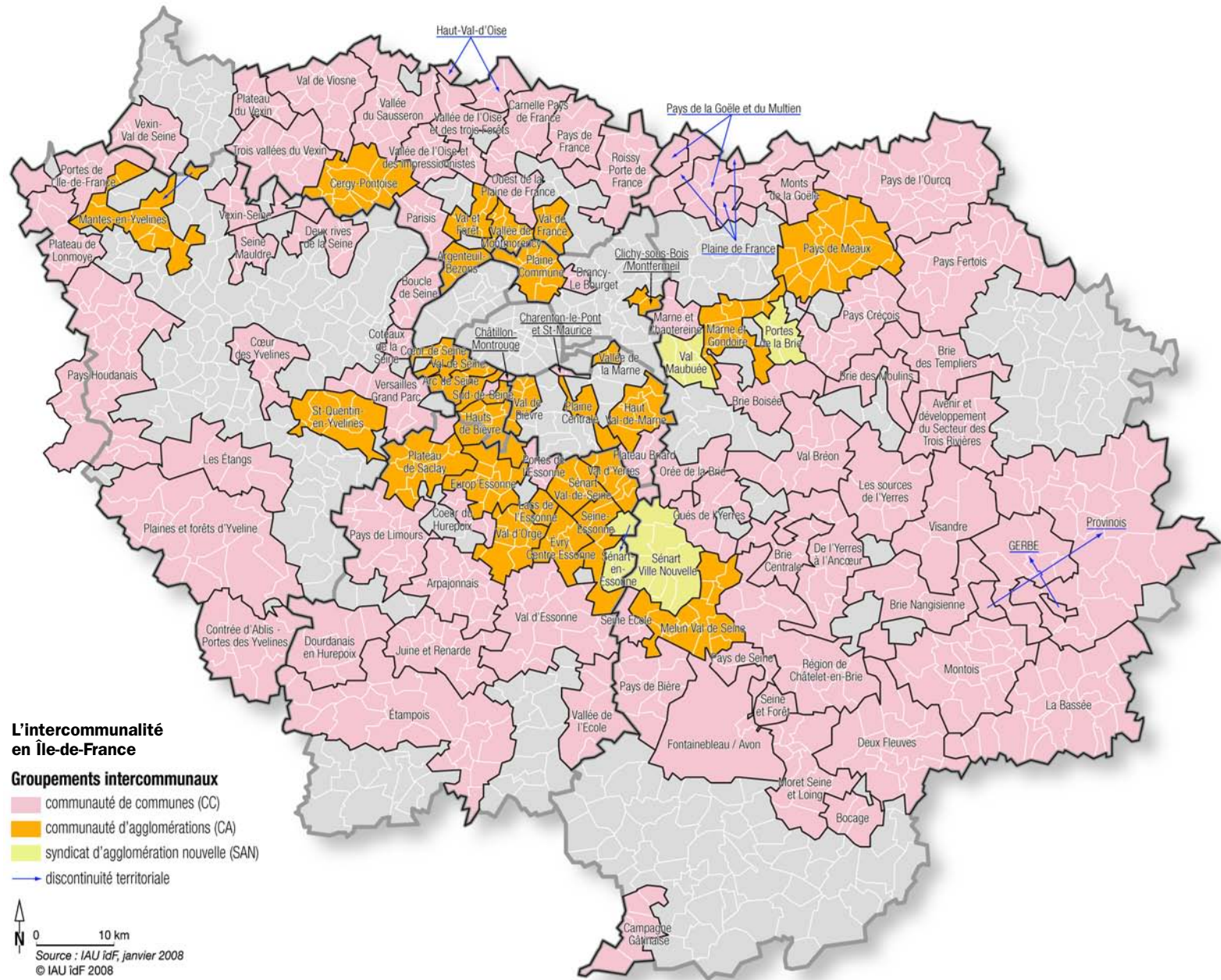


#### Nombre de véhicules (2 sens)



\* 2000-2003 pour Paris

Source : DREIF (Siser: service interdépartemental de la sécurité et de l'exploitation de la route) et Ville de Paris



## SOURCES

- [1] Atlas des Franciliens, Territoire et Population, Tome 1, laurif-Insee, Paris, 2000, 84 p.
- [2] M.T.E.T.M., Construction de logements : Données annuelles 2005, [SITADEL http://www2.equipement.gouv.fr/statistiques/backoffice/C\\_L/sitadel/SITADEL\\_2005/Excel/commp64\\_logt.xls](http://www2.equipement.gouv.fr/statistiques/backoffice/C_L/sitadel/SITADEL_2005/Excel/commp64_logt.xls)
- [3] Insee, Enquêtes annuelles de Recensement de 2004 et 2005, [http://www.insee.fr/fr/recensement/nouv\\_recens/resultats/repartition/chiffres\\_cles/autres/chiffres-cles-regions.xls](http://www.insee.fr/fr/recensement/nouv_recens/resultats/repartition/chiffres_cles/autres/chiffres-cles-regions.xls)
- [4] «Analyse de l'inventaire et du cadastre des émissions des principaux gaz à effet de serre en Ile-de-France», Airparif, Septembre 2005
- [5] Morel Bernard, Redor Patrick : «Enquêtes annuelles de recensement de 2004 et 2005 - La croissance démographique s'étend toujours plus loin des villes», Insee Première n° 1058, Janvier 2006
- [6] Drefp, Situation fin septembre 2006 ou au 3<sup>ème</sup> trimestre 2006, [http://www.insee.fr/fr/insee\\_regions/idf/rfc/conjoncture.htm](http://www.insee.fr/fr/insee_regions/idf/rfc/conjoncture.htm)
- [7] Caf, 30 juin 2006, <http://www.cnaf.fr/gestionhome/servlet/ServletDisplayFrameSet?codeOrga=001&URL=%2Fweb%2FwebCnaf.nsf%2FvueLien%2FDONNEESTRIMESTRIELLES%3Fopendocument>
- [8] Insee, Comptes régionaux 2004, <http://www.insee.fr/fr/ffc/figure/CMRnon08123.XLS>
- [9] Atlas des Franciliens, Activité et Emploi, Tome 4, laurif-Insee, Paris, 2003, 124 p.
- [10] Source : Insee - comptes économiques régionaux des ménages provisoires – Base 2000, année 2003, [http://www.insee.fr/fr/ffc/docs\\_ffc/ménages2001à2003b00.xls](http://www.insee.fr/fr/ffc/docs_ffc/ménages2001à2003b00.xls)
- [11] Géographie de l'école, n° 9, mai 2005, Menesr <http://www.education.gouv.fr/pid315/geographie-de-lecole.html>
- [12] Les conditions de logement en Île-de-France en 2002, laurif, Insee, Dreif, Paris, 2004, 144p.
- [13] Insee, Données 2004, mise à jour 11/2006 : <http://www.insee.fr/fr/ffc/figure/CMRSOS08114.XLS81>
- [14] Atlas régional : les effectifs étudiants en 2004-2005, Menesr <http://www.education.gouv.fr/cid3830/sommaire.html>
- [15] Agence régionale de Développement Paris-Île-de-France : <http://www.paris-region.com/atouts/detail.asp?seq=4>
- [16] Ketty Attal-Toubert, Christine Couderc et Anne Mansuy, L'enquête emploi en 2002-2003, Insee Résultats – Société, n° 51, 2006, <http://www.insee.fr/fr/ppp/ir/accueil.asp?page=eec03/accueil.htm>
- [17] Catherine Borrel : «Enquêtes annuelles de recensement de 2004 et 2005 – Près de 5 millions d'immigrés à la mi-2004», Insee Première n° 1098, Août 2006
- [18] Thérèse Ferré : «1,9 million d'immigrés en Île-de-France à la mi-2004», Insee Île-de-France, Faits et Chiffres, n° 137, Décembre 2006
- [19] Ministère délégué à l'Enseignement Supérieur et à la Recherche, données 2004, maj 19/06/2006, <http://cisad.adc.education.fr/reperes/public/chiffres/france/reg/idf.htm>
- [20] «La santé des franciliens : Panorama de la santé en Île-de-France», Ors Île-de-France, octobre 2003
- [21] Philippe Bretin : «Description des cas de saturnisme de l'enfant survenus au cours de l'année 2005», INVS, Oct. 2006, 21 p. [http://www.invs.sante.fr/surveillance/saturnisme/description\\_cas\\_2005.pdf](http://www.invs.sante.fr/surveillance/saturnisme/description_cas_2005.pdf)
- [22] Philippe Louchart, Laure Omalek et Pascale Rohaut : «La population francilienne parmi les plus jeunes et les plus fécondes de l'Union européenne», Note Rapide n° 392, laurif, septembre 2005
- [23] Insee, Enquêtes annuelles de recensement de 2004, 2005 et 2006, à paraître début 2007
- [24] Regards sur... l'année économique et sociale 2005, Direction régionale Insee Île-de-France, juin 2006 - [http://www.insee.fr/fr/insee\\_regions/idf/publi/bilan\\_2005.htm](http://www.insee.fr/fr/insee_regions/idf/publi/bilan_2005.htm)
- [25] Philippe Louchart : «Les dynamiques démographiques, reflet de l'attractivité francilienne», Note Rapide n° 393, laurif, septembre 2005
- [26a] Insee, Estimations localisées de population au 1/1/2004 révisées le 17 janvier 2006 : [http://www.insee.fr/fr/ffc/docs\\_ffc/elp\\_reg\\_dep.htm](http://www.insee.fr/fr/ffc/docs_ffc/elp_reg_dep.htm)
- [26b] Isabelle Robert-Bobée : «Projections de population 2005-2050, pour la France métropolitaine», Insee Résultat, n° 57 soc, septembre 2006
- [26c] Calculs laurif et groupe d'experts «Démographie» laurif, Insee, Dreif
- [26d] Olivier Léon et pascal Godefroy : «Projections régionales de population à l'horizon 2030 – fortes croissances au sud et à l'ouest», Insee Première n° 1111, décembre 2006
- [26e] Alain Jacquot : «Des ménages toujours plus petits – projections de ménages pour la France métropolitaine à l'horizon 2030», Insee Première n° 1106, octobre 2006
- [27] Insee, Enquêtes annuelles de recensement de 2004 et 2005 : premiers résultats, juillet 2006 - [http://www.insee.fr/fr/recensement/nouv\\_recens/resultats/premiers-resultats-recensement.htm](http://www.insee.fr/fr/recensement/nouv_recens/resultats/premiers-resultats-recensement.htm)
- [28] Gérard Lacoste : «Les prix des logements en Île-de-France : poursuite de la hausse, écarts croissants entre communes», Les Cahiers de l'aurif, Supplément Habitat, n° 41, laurif, Octobre 2006
- [29] Atlas des Franciliens, Logement, Tome 2, laurif-Insee, Paris, 2001, 116 p.
- [30] Dreif, Enquête sur le parc locatif social 2005
- [31] Jean-Jacques Guillouet et Philippe Pauquet : «Enquête sur la demande locative sociale en 2006», laurif, à paraître en 2007
- [32] Dreif, Division Habitat
- [33] Société de Gestion du Fond de Garantie de l'Accession Sociale à la Propriété - <https://www1.sfggas.fr/portal/hcleip>
- [34] «Les Revenus et le patrimoine des ménages – Edition 2006», Collection Insee-Références, Insee, Novembre 2006 - <http://www.insee.fr/fr/ppp/collections.htm>
- [35] Mariette Sagot : «Le revenu des Franciliens : vers une stabilisation des inégalités entre communes ?», Note Rapide n° 401, laurif, novembre 2005 – Actualisation laurif, novembre 2006 à partir des données Dgi
- [36] Recueil statistique relatif à la pauvreté et à la précarité en Île-de-France, Mipes, décembre 2005 - [http://www.iledefrance.fr/data/info/108694-recueil\\_2004\\_2.pdf](http://www.iledefrance.fr/data/info/108694-recueil_2004_2.pdf)
- [37] Jean-Pierre Chauvel : «Disparités de richesse fiscale en Île-de-France : bilan et perspectives», Note Rapide, laurif, à paraître fin 2006
- [38] «De fortes disparités de richesse au cœur de l'agglomération parisienne», Île-de-France à la page n° 273, Insee Île-de-France, Apur, novembre 2006
- [39] «Bilan du Plan Vert Régional - Evaluation environnementale du SDRIF», laurif, nov. 2006
- [40] Fichier relatif à l'Estimation des populations situées dans les zones des PGS 2004 de Paris-Orly et Paris-Charles-de-Gaulle, Adp
- [41] «Mobilité et transports en Île-de-France : état des lieux», 1<sup>re</sup> contribution du groupe «Mobilité et Transports», Octobre 2005, laurif-Dreif-Stif
- [42] «Programme de Surveillance de la Qualité de l'Air (Psqa) en Île-de-France», Juillet 2005, Airparif
- [43] Insee Île-de-France, Estimations d'emploi au 31/12/2004, [http://www.insee.fr/fr/insee\\_regions/idf/rfc/chifcde\\_liste.asp?theme=3&soustheme=1](http://www.insee.fr/fr/insee_regions/idf/rfc/chifcde_liste.asp?theme=3&soustheme=1)
- [44] Insee Ile-de-France, Estimation d'emplois salariés et non salariés fin 2003 et son évolution en 10 ans - [http://www.insee.fr/fr/insee\\_regions/idf/rfc/accueil\\_rfc.asp](http://www.insee.fr/fr/insee_regions/idf/rfc/accueil_rfc.asp)
- [45] Marie-José Dali, «Plus 100 000 actifs franciliens en 3 ans – Résultats de l'Enquête Emploi en continu de 2005», Île-de-France faits et chiffres, n° 129, Insee Île-de-France, sep 2006
- [46] Insee Île-de-France, La conjoncture régionale en un clin d'œil - [http://www.insee.fr/fr/insee\\_regions/idf/rfc/conjoncture.htm](http://www.insee.fr/fr/insee_regions/idf/rfc/conjoncture.htm)

- [47] Ketty Attal-Toubert et Henri Lavergne : «Premiers résultats de l'enquête emploi 2005», Insee Première n° 1070, Mars 2006 ;
- [48] Insee, enquête emploi 2005, <http://www.insee.fr/fr/ffc/figure/NATCCJ03121.XLS>
- [49] Observatoire Régional de l'Immobilier d'Entreprise : Contribution de l'ORIE à la révision du Schéma Directeur de la Région Île-de-France, juin 2006 <http://www.orie.asso.fr/Note%2017.pdf>
- [50] Fortune global 500, 2006, <http://money.cnn.com/magazines/fortune/global500/2006/>
- [51] Ernst&Young European Investment Monitor (EIM)
- [52] Odile Soulard, Fabrice Rigaud : «La recherche privée en Île-de-France», laurif – Crocis, Février 2005 , 83p. <http://www.iaurif.org/fr/savoirfaire/etudesenligne/Recherche-privée-en-IDF>
- [53] Jean-François Saigault : «Les zones d'activité économiques en Île-de-France : un puissant réseau», in Les Cahiers de l'Iaurif n° 145, octobre 2006
- [54] Bilan d'activité 2005 des centres d'expositions de Paris Île-de-France, CCIP : [http://www.salonscongres.ccip.fr/upload/pdf/Bilan\\_d\\_activites\\_2005\\_des\\_centres\\_d\\_expositions\\_de\\_Paris\\_Ile-de-France.pdf](http://www.salonscongres.ccip.fr/upload/pdf/Bilan_d_activites_2005_des_centres_d_expositions_de_Paris_Ile-de-France.pdf)
- [55] C. Drigny-Meriel : «Bilan Tourisme 2005», Île-de-France Faits et Chiffres, n° 128, Insee Île-de-France, Août 2006
- [56] Atlas rural et agricole de l'Île-de-France, Driaf, laurif, 2004, 180 p.
- [57] Danièle Navarre : «La circulation routière en Île-de-France : Évolution des flux et conditions de circulation dans la zone centrale», laurif, Mars 2005.
- [58] Les transports en chiffres, 2005, Stif, [http://www.stif-idf.fr/IMG/pdf/STIF\\_Les\\_chiffres\\_2005.pdf](http://www.stif-idf.fr/IMG/pdf/STIF_Les_chiffres_2005.pdf)
- [59] Stif : Rapport d'activité 2005, Stif, [http://www.stif-idf.fr/IMG/pdf/RA\\_2005.pdf](http://www.stif-idf.fr/IMG/pdf/RA_2005.pdf)
- [60] Adp : Rapport d'activité 2005, [http://www.aeroportsdeparis.fr/Adp/Resources/6df89517-eb75-4561-b4b9-73caa9c6e221-rapport\\_activite\\_developpement\\_durable.pdf](http://www.aeroportsdeparis.fr/Adp/Resources/6df89517-eb75-4561-b4b9-73caa9c6e221-rapport_activite_developpement_durable.pdf)
- [61] Pap : Rapport d'activité 2005, [http://www.paris-ports.fr/fr/pdf/ra\\_pap05.pdf](http://www.paris-ports.fr/fr/pdf/ra_pap05.pdf)
- [62] «Les déplacements des Franciliens en 2001-2002 – Enquête Globale de Transport», Dreif, Aout 2004, 43 p. [http://www.ile-de-france.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/egt2001\\_cle2bdd19.pdf](http://www.ile-de-france.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/egt2001_cle2bdd19.pdf)
- [63] Jérémy Courel, Alain Méyère, Dany Nguyen-Luong : «L'impact des modes de vie sur les déplacements», Les Cahiers de l'EGT n° 4, laurif, Avril 2005, 44 p. [http://www.iaurif.org/fr/savoirfaire/etudesenligne/enquete\\_globale\\_transport4](http://www.iaurif.org/fr/savoirfaire/etudesenligne/enquete_globale_transport4)
- [64] «Le fret en Île-de-France, statistiques 2003», Note de synthèse, Dreif, [http://www.ile-de-france.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/synthese-fret-2003\\_cle58117e.pdf](http://www.ile-de-france.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/synthese-fret-2003_cle58117e.pdf)
- [65] Conseil Régional d'Île-de-France, Dases, 2006, [http://www.iledefrance.fr/data/info/45549-Rentree\\_lycees\\_0607.pdf](http://www.iledefrance.fr/data/info/45549-Rentree_lycees_0607.pdf)
- [66] «Repères et références statistiques - édition 2006», année 2005-2006, Menser <http://www.education.gouv.fr/cid2906/le-systeme-educatif.html>
- [67] «Les universités en Île-de-France», Les Cahiers de l'Iaurif, n° 143, Octobre 2005
- [68] STATISS 2005, Ministère de la Santé et des Solidarités, Drass, Drees, <http://www.sante.gouv.fr/drees/statiss/macfranc.xls>
- [69] Myriam Delbarade, «Mini-fichier des établissements pour personnes âgées en Île-de-France», ORS Ile-de-France, Juillet 2005 : <http://www.ors-idf.org/etudes/pdf/Mini-fichier-2004.pdf> et <http://ile-de-france.sante.gouv.fr/personnes-handicapees-personnes-agees/p-r-s-personnes-agees.html>
- [70] «Territoires et implantations commerciales en Île-de-France, consolidation cartographique et statistique de l'offre commerciale», étude Ccpi pour l'Oecif, mai 2005
- [71] Suivi des Cdec 1998-2005, laurif
- [72] Cnc 2005, exploitation laurif
- [73] Memento 2004, n° 12, Ortif, 2005, 96 p.
- [74] Claire Peuvergne : «Les Franciliens et le sport», Note rapide n° 375, laurif, janvier 2005
- [75] Ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Vie associative, 2005
- [76] Ministère de la Jeunesse, des Sports et de la Vie associative, mai 2006
- [77] Claire Peuvergne : «Les bases régionales de plein air et de loisirs et leur usage en 2002», Note rapide n° 338, laurif, juin 2003 – Base de données espaces verts, laurif, 2006
- [78] Missonnier-Mousset J., Franconi A., Pigato L., Poitevin J., Pruvost-Bouvatier M. : «Etat de l'assainissement et du ruissellement en Île-de-France», laurif, septembre 2004, 28 p.
- [79] Enquête Ordif 2004 - calculs laurif d'après «Les déchets en chiffres», Ademe, 2006
- [80] Awada Fouad, Hénin Michel, Foulard Sophie, Louchart Philippe : «Sensible ralentissement de la consommation d'espaces naturels et agricoles en Île-de-France : les derniers résultats du MOS 2003», Note rapide n° 387, laurif, juin 2005
- [81] Ifen, Données régionales, TERUTI <http://www.ifen.fr/donIndic/donneesReg/donneesReg.htm> et Insee, Estimations Localisées de Population, révision du 17 janvier 2006 [http://www.insee.fr/fr/ffc/docs/ffc/elp\\_reg\\_dep.htm](http://www.insee.fr/fr/ffc/docs/ffc/elp_reg_dep.htm)
- [82] Luquet G., Muséum National d'Histoire Naturelle, Mai 2005
- [83] Dren Île-de-France, sept 2006 [http://www.ile-de-france.ecologie.gouv.fr/add/acces\\_donnees.htm](http://www.ile-de-france.ecologie.gouv.fr/add/acces_donnees.htm)
- [84] Philippe Montillet : «Le patrimoine bâti et paysager en Île-de-France : état des lieux annuels», Note rapide n° 307, laurif, sept. 2002 et «SDRIF et patrimoine bâti», Note rapide n° 345, laurif, déc. 2003
- [85] Bruno Maresca : «La fréquentation des forêts en Île-de-France; caractéristiques des sorties et flux de visites des Franciliens», Credoc, janvier 2001
- [86] Ministère de l'environnement, REED Stréte Infos, juillet 1991
- [87] «Analyse de l'inventaire et du cadastre des émissions des principaux gaz à effet de serre en Île-de-France», Septembre 2005, AIRPARIF
- [88] «Transports et Energie en Île-de-France - Rapport de synthèse», contribution du sous-groupe «Energie» du groupe «Mobilité et Transports» pour la révision du SDRIF, laurif-Dreif-Stif, Août 2006
- [89] «Tableau de bord de l'énergie en Île-de-France», Edition 2006, Arene et Ademe
- [90] «La cogénération en Île-de-France», Drire Île-de-France, Août 2006
- [91] Base de données statistiques sur l'environnement dans les régions et les départements, Eider, Ifen <http://www.ifen.fr/donIndic/Eider/eider.htm>
- [92] Phyt'eaux propres Île-de-France : «La contamination des eaux par les produits phytosanitaires en région Île-de-France, Bilan d'activité 1997-2001», Dren/Driaf Île-de-France, Mars 2004, 185p. <http://www.ile-de-france.environnement.gouv.fr/docenconsult/phyto/contaminationphyteauxpropres.pdf>
- [93] «Granulats en Île-de-France - Panorama régional - Charte pour une gestion durable et une utilisation rationnelle des granulats en Île-de-France», Unicem, Drire, laurif, 2004
- [94] Antoine Franconi, et Jean-Philippe Camard : «Les boues d'épuration urbaines d'Île-de-France : enjeux sanitaires et environnementaux», Note rapide n° 318, laurif, février 2003
- [95] Base de données risques naturels , laurif, novembre 2006
- [96] «Les risques majeurs en Île-de-France – Connaître pour mieux maîtriser», Les Cahiers de l'Iaurif, n° 138, 3<sup>e</sup> trimestre 2003
- [97] Données Stic-Drire, novembre 2006, [http://www.drire.gouv.fr/le-de-france/environnement/risque/risque\\_2.htm](http://www.drire.gouv.fr/le-de-france/environnement/risque/risque_2.htm)
- [98] Medd, Base Gaspar (arrêtés de catastrophe naturelle), <http://www.prim.net>

# Index

- **Sigles** ..... p. 238
- **Définitions** ..... p. 241
- **Table des illustrations** ..... p. 242

# INDEX DES SIGLES

## A

**ADSL**  
*Asymmetric Digital Subscriber Line*

**AEV**  
*Agence des espaces verts de la région Île-de-France*

**AFTRP**  
*Agence foncière et technique de la région parisienne*

**AMIF**  
*Association des maires d'Île-de-France*

**ARENE**  
*Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies*

## B

**BTP**  
*Bâtiments & travaux publics*

## C

**CAUE**  
*Conseil d'architecture, d'urbanisme et d'environnement*

**CDG**  
*Charles de Gaulle (aéroport de Roissy – Charles de Gaulle)*

**CESR**  
*Conseil économique et social régional*

**CET**  
*Centre d'enfouissement technique*

**CHU**  
*Centre hospitalier universitaire*

**CPER**  
*Contrat de plan État-Région ou contrat de projets État-Région (à partir de 2007)*

**CRH**  
*Comité régional de l'habitat*

## D

**DAF**  
*Délégation à l'action foncière*

**DGEMP**  
*Direction générale de l'énergie et des matières premières*

**DIM**  
*Domaine d'intérêt majeur (dans des programmes de recherche thématique)*

**DREIF**  
*Direction régionale de l'équipement de l'Île-de-France*

**DSU**  
*Dotation de solidarité urbaine*

**DUP**  
*Déclaration d'utilité publique*

## E

**EGT**  
*Enquête globale de transport*

**ENS**  
*Espace naturel sensible*

## F

**FARIF**  
*Fonds d'aménagement de la région Île-de-France*

**FSRIF**  
*Fonds de solidarité de la région Île-de-France*

## G

**GES**  
*Gaz à effet de serre*

## I

**IAURIF ou IAU Île-de-France**  
*Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France*

**INSEE**  
*Institut national de la statistique et des études économiques*

**IUT**  
*Institut universitaire de technologie*



## L

**LGV**  
*Ligne à grande vitesse*

**LRNVS**  
*Liaison rapide Normandie/vallée de la Seine*

## M

**MOS**  
*Mode d'occupation des sols*

## N

**NATURA 2000**  
*Réseau écologique européen de sites naturels*

## O

**OCDE**  
*Organisation de coopération et de développement économiques*

**OCEAN**  
*Observation de la consommation des espaces agricoles et naturels*

**OECIF**  
*Observatoire de l'équipement commercial d'Île-de-France*

**OIN**  
*Opération d'intérêt national*

**ONU**  
*Organisation des Nations unies*

## P

**PAP**  
*Port autonome de Paris*

**PDUIF**  
*Plan de déplacements urbains d'Île-de-France*

**PEB**  
*Plan d'exposition au bruit*

**PHEC**  
*Plus hautes eaux connues*

**PIB**  
*Produit intérieur brut*

**PLD**  
*Plan local de déplacement*

**PLH**  
*Programme local de l'habitat*

**PLU**  
*Plan local d'urbanisme*

**PME**  
*Petite ou moyenne entreprise*

**PMI**  
*Petite ou moyenne industrie*

**PNR**  
*Parc naturel régional*

**POLT**  
*Paris-Orléans-Limoges-Toulouse*

**POPB**  
*Palais omnisports de Paris Bercy*

**PPA**  
*Plan de protection de l'atmosphère*

**PPRI**  
*Plan de prévention des risques inondation*

**PPRT**  
*Plan de prévention des risques technologiques*

**PREDD**  
*Plan régional d'élimination des déchets dangereux*

**PREDMA**  
*Plan régional d'élimination des déchets ménagers et assimilés*

**PRES**  
*Pôle de recherche et d'enseignement supérieur*

**PRIF**  
*Périmètre régional d'intervention foncière*

**PRQA**  
*Plan régional pour la qualité de l'air*

**PRSE**  
*Plan régional santé environnement*

## R

**RATP**  
*Régie autonome des transports parisiens*

**RCB**  
*Redevance pour création de bureaux*

**RER**  
*Réseau express régional*

**REVER**  
Réseau vert européen

**RTRA**  
Réseau thématique de recherche avancée

**RTRS**  
Réseau thématique de recherche et de soins

## S

**SAFER**  
Société d'aménagement foncier et d'établissement rural

**SAGE**  
Schéma d'aménagement et de gestion des eaux

**SCOT**  
Schéma de cohérence territoriale

**SDAGE**  
Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

**SDAURP**  
Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (1965)

**SDC**  
Schéma départemental des carrières

**SDRIF**  
Schéma directeur de la région Île-de-France

**SNCF**  
Société nationale des chemins de fer

**SRDE**  
Schéma régional de développement économique

**SREC**  
Schéma régional d'équipement commercial

**SREO**  
Système régional des espaces ouverts

**SRIT**  
Schéma régional des infrastructures de transports

**SROS**  
Schéma régional de l'organisation sanitaire

**SRTL**  
Schéma régional du tourisme et des loisirs

**SRU**  
Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains

**STIF**  
Syndicat des transports d'Île-de-France

**SYCTOM**  
Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères de l'agglomération parisienne

## T

**TCSP**  
Transport collectif en site propre

**TEP**  
Tonne équivalent pétrole

**TER**  
Train express régional

**TGV**  
Train à grande vitesse

## U

**UNESCO**  
Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture

## V

**VNF**  
Voies navigables de France

## Z

**ZAP**  
Zone agricole protégée

**ZNIEFF**  
Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

**ZUS**  
Zone urbaine sensible

# INDEX DES DÉFINITIONS

## A

Agglomération centrale	p. <u>18</u> , 19
Agrément	p. 210
Autres agglomérations	p. <u>18</u> , 19

## B

Bassin de vie	p. 32, <u>180</u>
---------------	-------------------

## C

Changement climatique	p. 35
Cœur d'agglomération	p. <u>18</u> , 19
Compacité	p. 39
Concertation	p. 15
Continuité	p. <u>92</u> , <u>94</u> , 96, <u>102</u> , 183

## D

Densification	p. 39
Densité	p. 176

## E

Eco-site	p. 67
Espace agricole	p. 95, 182
Espace boisé ou naturel	p. 182
Espace de loisirs	p. 183
Espace en eau	p. 185
Espace ouvert	p. 93

Espace ouvert urbain	p. 39
Espace urbanisé	p. 174
Espace vert à créer	p. 183

## F

Facteur 4	p. 37
Faisceau	p. 19, <u>20</u>
Front urbain	p. <u>94</u> , 175

## L

Liaison verte	p. <u>92</u> , 97, <u>184</u>
---------------	-------------------------------

## N

Nouveau quartier urbain	p. 215, 216
-------------------------	-------------

## P

Pastille	p. 22
Pénétrante	p. <u>92</u> , 93, <u>94</u>
Pôle de centralité	p. 179

## R

Robustesse	p. 35
------------	-------

## S

Secteur aéroportuaire	p. 156
-----------------------	--------

Secteur d'urbanisation conditionnelle	p. 176
Secteur d'urbanisation préférentielle	p. 175
Site prioritaire	p. 169, <u>170</u>

## T

Territoire stratégique	p. 169, <u>170</u>
Territoires interrégionaux	p. 25

Les numéros de pages soulignés renvoient à une carte ou un tableau.

# TABLE DES ILLUSTRATIONS

## Cartes

### Les cartes défis

Réduire les inégalités territoriales, sociales et environnementales .....	p. 28
Promouvoir une organisation urbaine anticipant les mutations climatiques et énergétiques .....	p. 34
Développer l'emploi, l'excellence économique et le rayonnement international de l'Île-de-France .....	p. 40

### Les cartes stratégiques

Réussir une mobilisation solidaire de tous les territoires pour la relance de la construction .....	p. 46
Accueillir l'emploi et stimuler l'activité économique .....	p. 56
Développer et faciliter une mobilité raisonnée des personnes et un transport durable des biens .....	p. 70
Garantir la cohérence du système régional des espaces ouverts (SREO) .....	p. 92
Doter la métropole d'équipements et de services de qualité .....	p. 120
<b>Le projet spatial régional</b> .....	<b>p. 150-151</b>

### Les cartes thématiques

Les grandes entités géographiques .....	p. 18
L'approche par faisceaux .....	p. 20
Les grandes métropoles mondiales .....	p. 24
Le trafic aérien mondial avec l'Île-de-France (vignette) .....	p. 24
Les coopérations interrégionales en Europe .....	p. 26
Les migrations alternantes du Bassin parisien vers l'Île-de-France .....	p. 26
Le creusement des inégalités territoriales (1984-2004) .....	p. 29
Taux et déficit de logements sociaux en 2004 .....	p. 50
La part de logements sociaux à atteindre en 2030 (vignette) .....	p. 50
Les enjeux dans le parc de logements existant : réhabilitation du parc et renouvellement urbain .....	p. 54
Gagner en attractivité et rééquilibrer les pôles tertiaires .....	p. 60
La recherche et l'innovation en Île-de-France à l'horizon 2030 .....	p. 63

Les effectifs des étudiants dans l'enseignement supérieur par commune d'accueil .....	p. 65
Renouveler et organiser l'offre de locaux et d'espaces d'activités .....	p. 66
La desserte nationale et internationale à terme .....	p. 72
Les grands projets d'infrastructures à l'échelle du Bassin parisien .....	p. 75
Zoom du réseau des transports collectifs à terme .....	p. 77
Le réseau des transports collectifs à terme .....	p. 78
Les réseaux routiers à terme .....	p. 84
Le réseau cyclable structurant à terme .....	p. 86
Les sites multimodaux et les infrastructures fret à terme .....	p. 88
Le schéma régional fonctionnel des espaces agricoles, boisés et naturels .....	p. 94
Les zones humides et les petits cours d'eau .....	p. 98
Les communes sinistrées par le ruissellement (vignette) .....	p. 98
La répartition des principaux ouvrages d'épuration existants et à l'étude .....	p. 100
Les noyaux de biodiversité et les continuités écologiques .....	p. 101
Les gisements d'enjeu régional .....	p. 102
L'air ressource vitale, zones calmes et « poumons verts » .....	p. 105
Les ressources énergétiques .....	p. 106
Le bruit, l'air et la pollution en Île-de-France .....	p. 108
Les enjeux d'aménagement en zone inondable .....	p. 110
Les mouvements de terrain .....	p. 113
Les risques technologiques .....	p. 114
Les paysages : cohérence, patrimoine et identité régionale .....	p. 116
Les entités paysagères de l'Île-de-France .....	p. 118
Les équipements commerciaux en 2006 .....	p. 124
La natation scolaire, de nombreux territoires en difficultés .....	p. 126
La densité humaine (population+emplois) à la commune .....	p. 153
La trame verte d'agglomération .....	p. 155
Les territoires ruraux .....	p. 159

Prendre en compte l'écosystème, valoriser le patrimoine, développer le tourisme .....	p. 160
Associer le fleuve au développement économique et à la politique énergétique .....	p. 162
Ouvrir le fleuve sur la ville et composer avec les territoires naturels et bâtis .....	p. 164
La géographie stratégique et prioritaire .....	p. 170
La hiérarchie des pôles urbains et des bassins de vie .....	p. 180
Compléter le maillage des liaisons vertes .....	p. 184
Le faisceau Ouest .....	p. 190
Le faisceau Nord .....	p. 194
Le faisceau Est .....	p. 197
Le faisceau Sud-Est .....	p. 201
Le faisceau Sud .....	p. 205

## Tableaux

Les objectifs prévisionnels de constructions de logements par département .....	p. 49
Hypothèses départementales permettant d'atteindre 30 % de logements locatifs sociaux dans le parc total de logements en 2030 .....	p. 51
Répartition de la construction de logements entre les différents types de territoires .....	p. 166
Hypothèses de répartition de la construction de logements et de la densité des espaces d'habitat du projet spatial régional .....	p. 166
Estimation maximale des extensions urbaines cartographiées et non cartographiés .....	p. 166
Hypothèse d'évolution des taux d'emploi par département entre 2005 et 2030 .....	p. 167
État 2005 (estimation), état 2030 (perspective) et part départementale dans l'évolution régionale entre 2005 et 2030 (parc de logements et construction, population active, emploi) .....	p. 167
Les territoires stratégiques structurants pour le développement régional .....	p. 171
Les sites prioritaires du territoire régional .....	p. 172

## Encadrés

Article L.141-1 du code de l'urbanisme .....	p. 12
Les grandes étapes .....	p. 17

Un scénario de contribution de tous les territoires à l'effort de production annuelle de logements locatifs sociaux ...	p. 52
Les objectifs prévisionnels de la construction de bureaux .....	p. 61
Taux d'emploi et « indice de disparité de taux d'emploi » .....	p. 168
La calcul de référence de la superficie des espaces urbanisés pour l'application des orientations relatives à la densité et aux capacités d'extension non cartographiées .....	p. 174

## Graphiques, schémas

Variation des températures terrestres de surface, de l'an 1000 à 2100 .....	p. 36
Hypothèse pour atteindre rapidement l'objectif de construction de 60 000 logements par an sur la durée du SDRIF .....	p. 47
Construire 60 000 logements par an en Île-de-France entre 2005 et 2030 .....	p. 48
Hypothèse d'évolution des taux d'emploi par département entre 2005 et 2030 .....	p. 167

## Portrait (cartes et graphiques)

Île-de-France 2005 : 11,4 millions d'habitants, 12 000 km <sup>2</sup> , 8 départements .....	p. 226
Part de la population métropolitaine vivant en Île-de-France .....	p. 226
Évolution de la population francilienne (2000-2050) .....	p. 227
La population francilienne par sexe et âge - 2030 .....	p. 227
Le nombre de personnes par ménage en France et en Île-de-France (1962-2030) .....	p. 227
Régions : nombre de logements mis en chantier pour 1 000 habitants en 2005 .....	p. 228
Densité communale des espaces d'habitat .....	p. 228
Écart au revenu régional moyen après impôts des départements franciliens (1984-2004) .....	p. 229
Les 10 % de ménages franciliens les plus modestes parmi l'ensemble des ménages .....	p. 229
Les lycées en Île-de-France en 2005 .....	p. 230
Urbanisations nouvelles de 1990 à 2003 .....	p. 231
Importance des espaces ouverts en Île-de-France en 2003 .....	p. 231
Évolution de l'emploi salarié privé en Île-de-France entre 1996 et 2005 .....	p. 232
Évolution des trafics routiers au cœur de l'agglomération entre 1998-2002 (2000-2003 pour Paris) .....	p. 233
L'intercommunalité en Île-de-France .....	p. 234



**Le Schéma directeur de la région Île-de-France**

**a été rédigé sous l'autorité de**

**Jean-Paul Huchon**, Président du Conseil régional d'Île-de-France  
Président du Comité de pilotage de la révision du Schéma directeur  
et de **Mireille Ferri**, Vice Présidente du Conseil régional en charge de l'Aménagement du territoire  
de l'interrégional, de l'égalité territoriale, des contrats régionaux et ruraux

**La révision du SDRIF a été menée en association avec les services de l'État**

représentés par **Bertrand Landrieu**, puis **Pierre Mutz**, Préfets de la région Île-de-France, Préfet de Paris  
et par **Francis Rol-Tanguy**, puis **Pascal Lelarge**, Préfets, Directeurs régionaux de l'équipement Île-de-France  
membres du comité de pilotage  
assistés de

Olivier Milan, Directeur de l'urbanisme et du Schéma directeur à la DREIF  
de Carole Contamine, puis Hélène Peskine, Chefs de projet SDRIF à la DREIF  
et de Sophie Robin, chargée d'études à la DREIF

**et en partenariat avec le Conseil économique et social régional d'Île-de-France**

présidé par **Jean-Claude Boucherat**

membre du comité de pilotage

avec le concours de Pierre Moulié, rapporteur général puis président de la Commission aménagement du territoire  
assistés de

Alain Leclerc et Bernard Lénat, directeur et directeur-adjoint du cabinet du Président du CESR  
et de Sylvie Mélé, secrétaire générale pour le SDRIF

**Le projet de Schéma directeur a bénéficié**

des travaux préparatoires de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France, des publications de la DREIF, des contributions du CESR  
du diagnostic partagé entre la Région, l'État et le CESR, de la note d'enjeux partagés entre la Région, l'État et le CESR  
des prescriptions relatives aux servitudes d'utilité publique, aux PIG et aux OIN et des éléments relatifs aux projets d'infrastructure relevant de la compétence de l'État

**des contributions**

de la Commission de l'aménagement du territoire élargie du Conseil régional d'Île-de-France  
de la Commission de l'aménagement du territoire du Conseil économique et social régional d'Île-de-France  
des Conseils généraux, des Chambres consulaires, de l'Association des maires d'Île-de-France  
de différentes collectivités territoriales, intercommunalités, Agences d'urbanisme et partenaires de la Région

**des apports**

des ateliers thématiques et territoriaux, de la Conférence des intercommunalités, de la Conférence interrégionale du Bassin parisien  
des Conférences de citoyens, des différents forums et des États Généraux

des travaux des groupes d'experts conduits en partenariat entre la Région, l'État, le CESR, et l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France  
grâce à la participation de nombreuses institutions et au concours de nombreux acteurs de l'aménagement et du développement régional :

Fond Forme Cohérence et Aménagement de l'Espace, Démographie, Développement économique, Environnement,  
Évaluation environnementale, Foncier, Logement, Transports et Mobilité.

Ainsi que des contributions de l'Inspection générale de la région Île-de-France, de l'Agence des espaces verts de la région Île-de-France,  
de l'Agence régionale de développement et de l'Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies.

### Le Schéma directeur a bénéficié des avis

du Conseil économique et social régional, des Conseils généraux, des Chambres consulaires,  
de l'État, du Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables,  
de la Commission d'enquête publique

#### La maîtrise d'ouvrage déléguée a été assurée par les Services de la Région Île-de-France

placés sous l'autorité de Sophie Mougard, puis de Catherine Barbaroux, Directrices générales des Services de la Région Île-de-France, Présidentes du Comité Technique de la révision du Schéma directeur  
Coordination générale assurée par :  
l'Unité Aménagement Durable, dirigée par Jean-Claude Gaillot, Directeur général adjoint,  
et de la Direction de la planification régionale et du SDRIF, dirigée par Valérie Mancret-Taylor, Directrice,  
et Matthieu Liénard, Directeur adjoint,  
composée de Solen Baali, Patrick Brenner, Isabelle Fabre, Léo Fauconnet, Dominique Fèvre, Isabelle Grammatico-Dousseron, Jean-Michel Grandchamp, Pascal Hauchecorne, Céline Laurens, Marianne Millet, Laetitia Pageot, Juliana Ribeiro, Nicolas Rolland, Alexandra Rossi, Danielle Sauterel, Jonathan Sebbane, Marileine Toinet.

#### La maîtrise d'œuvre a été assurée par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France

sous l'autorité de François Dugény, Directeur général  
Coordination générale assurée par :  
La Mission de coordination SDRIF, dirigée par Vincent Fouchier, Directeur général adjoint  
Coordination composée de Elisabeth Faguer, Anne-Marie Legrand, Muriel Naudin.  
Equipe Projet composée de Sandrine Barreiro, Etienne Berthon, Emmanuel Blum, Elisabeth Bordes-Pagès, Erwan Cordeau, Anne-Claire Davy, Renaud Diziain, Audrey Gauthier, Brigitte Guigou, Eric Huybrechts, Nicolas Laruelle, Corinne Legenne, Philippe Louchart, Christophe Magdelaine, Julie Missonnier, Laurence Nolorgues, Claire Peuvergne, Manuel Pruvost-Bouvattier, Dominique Riou, Christian Thibault, Jean-François Vivien.  
Cartographie : Sylvie Castano, Laurie Cransac, Pascale Guery, Yann Lesouef, Xavier Opigez, Laetitia Pigato, Jean-Eudes Tilloy.  
Cartographie SIG : Marion Dautheville, Régis Dugué, Cécile Mauclair.

#### En liaison avec

Ariane Azéma puis Nicolas Buchoud, Conseillers techniques en charge du Schéma directeur auprès du Président du Conseil régional d'Île-de-France  
Rachel Kahn, Chargée de mission auprès de la Vice-Présidente du Conseil régional en charge de l'Aménagement du territoire

#### Avec le concours de l'ensemble des services de la Région, notamment :

Au sein de l'Unité Aménagement Durable :  
La Direction de l'Aménagement et du développement territorial, dirigée par Patricia Brison  
La Direction des Routes et des Circulations douces, dirigée par Jean-Raymond Fradin  
La Direction des Transports Collectifs, dirigée par Yves Sinou puis Olivier Moulin  
La Direction de l'Environnement, dirigée par Patricia Correze-Lénée  
De l'Unité des Affaires juridiques, marchés, qualité, dirigée par Vincent Sueur, Directeur général adjoint  
De l'Unité des Affaires internationales et européennes, dirigée par Marie Deketelaere-Hanna,  
Directrice générale adjointe  
De l'Unité Communication, dirigée par Hervé Marchal, Directeur général adjoint  
De l'Unité Développement, dirigée par Denis Tersen, Directeur général adjoint  
De l'Unité Lycées, dirigée par Philippe Fallachon, Directeur général adjoint  
De l'Unité Société, dirigée par Etienne Achille, Directeur général adjoint  
Du Secrétariat Général, dirigé par Éric Arnaud,  
De l'Unité du personnel et des ressources humaines, dirigée par Michel Prudhomme, Directeur général adjoint  
De l'Unité du Patrimoine et des moyens généraux, dirigée par Elie Chekroun puis Véronique Antoine, Directeurs généraux adjoints

#### Avec le concours de l'ensemble des départements de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France :

Le Département Démographie habitat équipement et gestion locale, dirigée par Christine Corbillé  
Le Département Economie et développement local, dirigée par Anne-Marie Roméra  
Le Département Environnement urbain et rural, dirigé par Christian Thibault  
Le Département Mobilité et Transport, dirigé par Alain Meyere  
Le Département Urbanisme, aménagement et territoires, dirigé par Jean-Pierre Palisse, Directeur général adjoint  
Le Département Information, documentation, multimédia, dirigé par Philippe Montillet  
Le Département Studio, création, édition  
Le Département du Système d'information géographique régional, dirigé par Michel Hénin  
Le Département Système d'information, dirigé par Jean-Marie Lesens  
La Mission Etudes sécurité, dirigée par Marianne Anache  
L'Observatoire régional de la santé, dirigé par le Dr Isabelle Grémy  
L'Institut régional de développement du sport en Île-de-France dirigé par Gérard Lacoste  
et de Gérard Lacoste, Directeur général adjoint, en charge de la Stratégie et du développement  
et Fouad Awada, Directeur général adjoint

#### Avec la contribution

du cabinet FIDAL

Maître Patrick Hocreître, avocat et directeur associé, et Maître Valérie Gueguen, avocate

Conception graphique et maquette : Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France

Élodie Beaugendre, Agnès Charles, Olivier Cransac

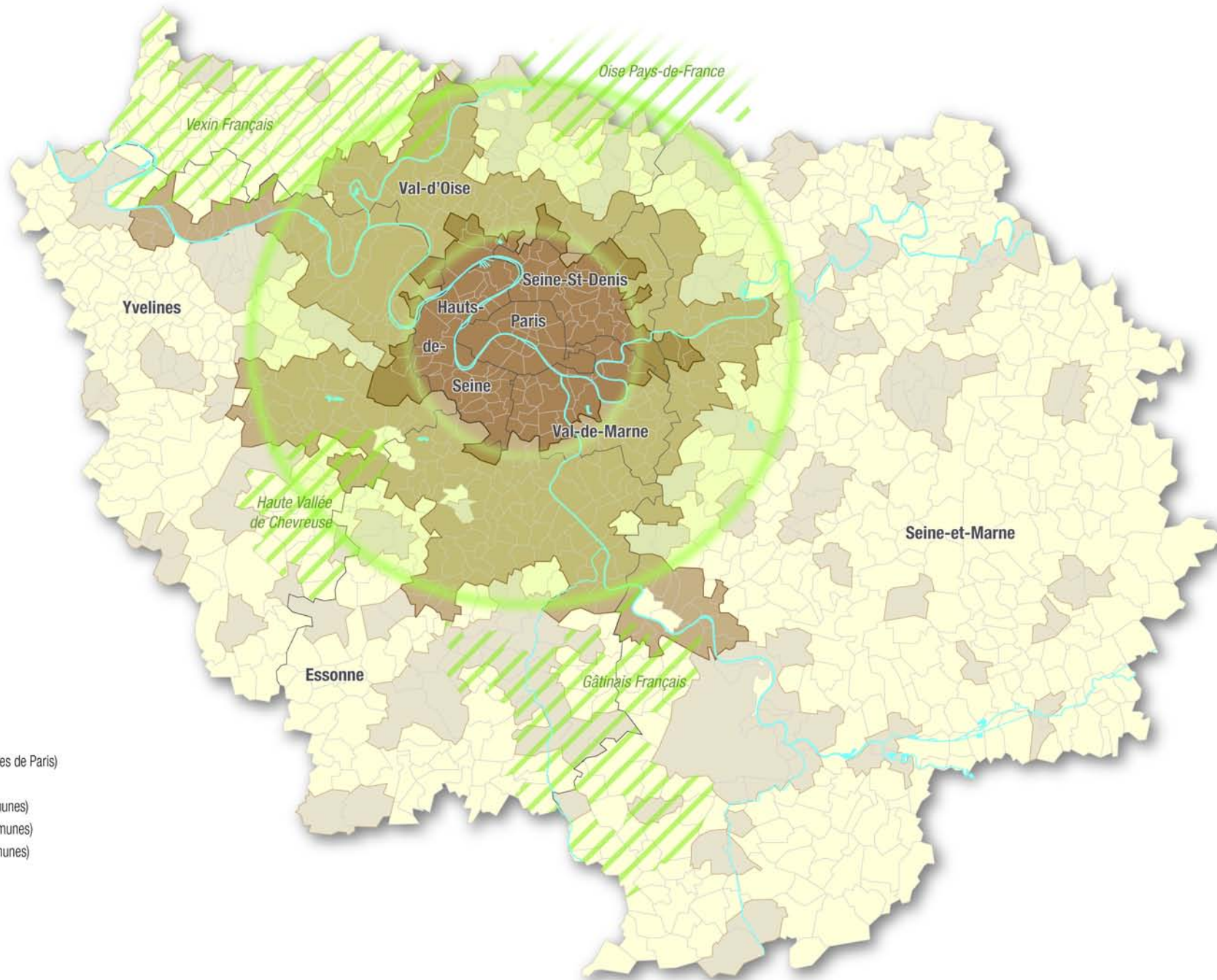
Fabrication : Sylvie Coulomb

Couvertures : Rampazzo

Impression : atelier reprographie du Conseil régional d'Île-de-France / atelier de reprographie de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France

Imprimeur : IME





## Les grandes entités géographiques

- limite de départements
- ceinture verte  
(rayon entre 10 et 30 km des portes de Paris)
- parc naturel régional
- cœur d'agglomération (118 communes)
- agglomération centrale (278 communes)
- autres agglomérations (211 communes)
- espace rural (674 communes)

0 — 10 km  
 Source : Estimation Iaurif 2005  
 d'après Iaurif (MOS),  
 Insee (population) et Garp (emploi)  
 © IAU idF 2008

